

Corredor Cultural Também— João pessoa



Hilton Ferreira Duarte

UFPB

Orientadora: Lucy Donegan

Hilton Ferreira Duarte

*Corredor Cultural Tambiá—
João pessoa*

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado à Banca Examinadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Arquiteto Urbanista pela Universidade Federal da Paraíba.

Orientadora: Lucy Donegan

UFPB

D812c Duarte, Hilton Ferreira

Corredor Cultural Tambiá- João Pessoa / Hilton Ferreira Duarte. –
João Pessoa, 2019.

54f. il.

Orientador: Prof. Dra. Lucy Donegan

Monografia (Curso de Graduação Arquitetura e Urbanismo) Campus I
- UFPB / Universidade Federal da Paraíba.

1. Corredor Cultural 2. Centro Antigo 3. Tambiá I. Título.

BS/CT/UFPB

CDU: 2.ed.72(043.2)

RESUMO

Este trabalho faz uma análise da atual condição da antiga rua do Tambiá (atuais ruas Odon Bezerra e Walfredo Leal) e propõe intervenções que valorizem as edificações e os espaços urbanos. O recorte estudado é compreendido como extensão do centro da cidade de João Pessoa, e sua localização privilegiada concentra diversidade de usos com a mescla a edifícios históricos e contemporâneos. No entanto, as transformações urbanas sofridas nas últimas décadas, causaram mau funcionamento no seu conjunto urbano, também vistas em outras cidades brasileiras: espaços públicos abandonados ou subutilizados, calçadas deterioradas e ausência de caminhabilidade. Tendo em vista esse cenário, propõe-se a reabilitação dos espaços públicos, e a priorização do pedestre com melhoria e ampliação das calçadas, através do corredor cultural Tambiá, projeto que será desenvolvido e apresentado neste trabalho.

Palavra-chave: Corredor Cultural; Reabilitação; Tambiá; Centro Antigo;

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1.0	1.1 Apresentação.....	02	ÁREA DE ESTUDO	4.0	4.1 Aspectos gerais.....	15
		1.2 Objetivos.....	02			4.2 Diagnostico.....	17
		1.3 Etapas metodológicos.....	02			4.3 Síntese do diagnostico....	31
REFERENCIAL TEÓRICO	2.0	2.1 Centros históricos, porque intervir?.....	04	PROJETO	5.0	5.1 Ações.....	34
		2.2 A rua e o espaço publico.....	05			5.2 Proposta.....	35
		2.3 Acupuntura e Corredor Cultural.....	07			5.3 Mobiliário.....	53
REFERENCIAL PROJETUAL	3.0	3.1 Corredor Cultural Viva o Centro- São Paulo.....	09	CONSIDERAÇÕES FINAIS	6.0	6.1 Considerações Finais.....	52
		3.2 Avenida Monsenhor Tabosa Fortaleza.....	11			6.2 Referências.....	53
		3.3 2ª Avenida – Nova York.....	12				

Corredor Cultural Tambiá



Fonte: Arquivo pessoal

I.0 INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação

O bairro Tambiá é caracterizada pela sua referência central na cidade, e fácil acesso para outros bairros de João Pessoa. Ela representa um ponto de concentração de atividades, com referências históricas e atuais.

Ascher, (2001 apud Calderari, 2006, p.1) destaca a definição do centro como aquilo que está no meio, e é nesse meio da cidade que as atividades que necessitavam de maior facilidade de acesso eram agrupadas, com o passar do tempo, essas atividades aumentaram, logo novos subcentros surgem, e o centro passa por um processo de abandono.

Esses novos subcentros, promovem um abandono de áreas centrais, e elas são desapropriadas e passam a ser zonas “esquecidas” na cidade, mesmo que ainda resistam e concentre funções terciárias, essas áreas não tem a mesma força para atrair a população, e vivem com a priorização dada aos automóveis e o descaso das suas ruas e espaços públicos.

A antiga rua do Tambiá se torna objeto de estudo e intervenção visto o abandono existente nesses espaços e os inúmeros edifícios culturais que existem no seu entorno, mais que funcionam como polos isolados.

1.2 Objetivos

O trabalho tem como objetivo geral realizar um diagnóstico da antiga rua do Tambiá (atuais ruas Odom Bezerra e Monsenhor Walfredo Leal) e propor intervenções tendo em vista a reabilitação urbana em benefício aos pedestres e integração dos equipamentos históricos culturais através do redesenho urbano criando assim o Corredor Cultural Tambiá.

Objetivos específicos

- Diagnostico da antiga rua do Tambiá
- Propor Intervenções que priorizem o pedestre;
- Limitar o uso do automóvel;
- Valorizar a identidade histórica cultural;
- Integrar e otimizar usos dos espaços públicos e equipamentos urbanos;

1.3 Etapas metodológicas

As etapas metodológicas deste trabalho, foram divididas em quatro etapas: A primeira foi o conhecimento prévio do objeto de estudo através da pesquisa de campo e bibliográfica para a familiarização com o objeto de estudo; a segunda foi identificar as dinâmicas e elementos do território, partindo do levantamento de dados e criação de mapas urbanos (uso do solo, integridade da fachada, gabarito...), a fim de conhecer as problemáticas e potencialidades; a terceira refere-se a descrever as relações e especificidades do recorte estudado, com base na leitura espacial na dinâmica das pessoas para alternativas de desenho urbano; a última etapa são as propostas de intervenções urbanas.

Corredor Cultural Tambiá



2.0 REFERENCIAL TEÓRICO METODOLÓGICO

2.1 Centros históricos , porque intervir?

Para Vargas e Castilho (2015) a definição de centro implica em diversidade, conjunto de elementos históricos, e que merecem ser mantidos sem que signifique congelar aquela área da cidade, nem que se destine a ser um lugar esquecido, mas recuperar e promover o uso e valorização do patrimônio, otimiza a infraestrutura existente, dinamizar o comércio de forma que contribua para melhoria da qualidade de vida e a imagem da cidade.

“Intervir nos centros urbanos pressupõe não somente avaliar sua herança histórica e patrimonial, seu caráter funcional e sua posição relativa na estrutura urbana, mas, principalmente, precisar o porquê de se fazer necessária a intervenção.” (VARGAS. CASTILHO, 2015, P.03).

“O patrimônio histórico e a cultura de uma maneira geral (e o espetáculo que eles ajudam a configurar) se tornaram “ingredientes essencial” da cidade contemporânea e uma das marcas dos processos socioespaciais em curso.” (GOMES, 2011, P.129). Vargas e Castilho (2015), apresenta sete motivações para intervenções em centros históricos, e dentre esses, quatro são referências que auxiliam a escolha da área em estudo.

Quadro 1- Motivações que conduzem as intervenções em centros urbanos

Referência e identidade	Os centros tem um papel essencial quanto a identidade e a referencia de seus cidadãos e visitantes.
-------------------------	---

História urbana	O centro é o lugar onde se encontram as sedimentações e as estratificações da historia de uma cidade.
Infraestrutura existente	Nos centros das cidades, geralmente, há um sistema viário consolidado, saneamento básico, energia e serviços de telefonia, transporte coletivo, equipamentos sociais e culturais de diversas naturezas. O descarte dessa infraestrutura, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental, é injustificável.
Distribuição e abastecimento	Durante muitas décadas, vem ocorrendo a dispersão locacional dos negócios. Em diversas escalas, entretanto, os centros retém uma parcela da distribuição de bens e serviços

Fonte: VARGAS e CASTILHO (2015, p.05)

O primeiro, o item sobre referência e identidade, apesar da área em estudo não constituir o bairro centro, ela se caracteriza como extensão do centro, pela estrutura física e espacial, traduzindo os aspectos desse item. O segundo item, sobre a história urbana, a antiga rua do Tambiá, foi um dos eixos de expansão da cidade, e também corresponde a área de preservação rigorosa da poligonal de tombamento traçado pelo IPHAEP.

O item infraestrutura existente, o recorte atende a esses elementos descritos, apesar de não nas suas totalidades, mas com grandes potencialidades de otimização a ser trabalhados. Por ultimo, o item sobre distribuição e abastecimento, o recorte, pela grande diversidade existente, também possuem mesmo que em menor escala a oferta de bens e serviços.

2.2 A rua e o espaço público

Segundo Gehl, (2010) durante muito tempo, o urbanismo e a arquitetura do espaço como praças, ruas e parques deixavam de lado a vida pública e a qualidade dos espaços em benefícios do automóvel.

“Com a evolução deste cenário e com a grande maioria das cidades privilegiando cada vez mais o uso do automóveis, as calçadas, praças e demais espaços público foram invadidos em tentativas de melhorar a rede viária e facilitar o fluxo de veículos – em detrimento do pedestres. (OLIVEIRA et al, 2013, p.2)

A rua de acordo Santos e Vogel (1985), é o espaço publico principio da diversidade, do acúmulo, lugar da passagem para o trabalho, culto, lazer, mas ela mesmo é cenário de todas essas atividades, e quanto mais complexa e diversificadas essas atividades, mais a rua se torna apropriada. Vargas et al. (2016) refere-se a rua como lugar de sociabilidade, do acontecimento, pela amplitude e suas características, as ruas são lugares destinos.

A qualidade de vida de uma cidade segundo Gatti (2013) é relacionada a vida das pessoas expressas nos espaços públicos, no lugar de lazer, descanso, nas ruas, lugar de circulação, da conversa e nas varias possibilidades de encontros,

A seguir, são apresentadas 12 critérios, uma visão geral de elementos e qualidades fundamentais para espaços livres públicos, segundo Jan Gehl (2013).

Quadro 2- Doze critérios para determinar um bom espaço público
Conforme Jan Gehl



Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/01-115308/12-criterios-para-determinar-um-bom-espaco-publico>

Esses critérios apresentados se interligam entre si e organizam uma gama de ideias que podem ser executadas para qualificar os espaços que apresentem algumas deficiências.

A partir da análise dos doze princípios, destacamos aqueles que foram fundamentais para o desenvolvimento do projeto corredor cultural. As pessoas devem se locomover com segurança, sem a preocupação com os carros, porém a invasão e priorização dada aos automóveis, ocasionam calçadas cada vez menores, abandonadas e em mau estado de conservação. Espaços públicos e calçadas sem interrupções ou obstáculos, para que atraiam pessoas a caminhar é raro, visto a quantidade de obstáculos e problemas que incorporados nas ruas, veículos estacionados, placas, e outros elementos que prezem somente para não atrapalhar o fluxo dos carros, sem consideração com o pedestre. Para Kon (2009 apud Gimenes, 2017) as ruas largas e movimentadas criam barreiras desconfortáveis que afasta os pedestres, prejudica o comércio e compromete a vida no bairro.

Lugares para sentar, são essenciais para a permanência de pessoas no ambiente urbano. Varias as possibilidades e benefícios que bancos confortáveis estimulados com outros critérios trazidos por Gehl favorecem a vitalidade urbana.

“Observar a vida na cidade é uma das mais importantes atrações urbanas. Ver gente é uma atividade universal que ocorre constantemente quando andamos, paramos ou nos sentamos. O uso de bancos e outros tipos de assentos é estimulado desde que ofereçam uma boa visão das pessoas. A visão de outras atrações, como água, árvores, flores, fontes e arquitetura também deve ser parte das considerações dos urbanistas”(GEHL, 2010, p.147)

Porém a visão dos elementos abordados por Gehl em muitas cidades são impedidas ou prejudicadas pelos fluxos de automóveis, como também os estacionamento nas ruas, entre outros itens, impedem a visibilidade. Calliari (2016) o que vem qualificar a rua e espaços públicos é a força para estimular que as pessoas fiquem naquele lugar relacionadas com o entorno e a história local.

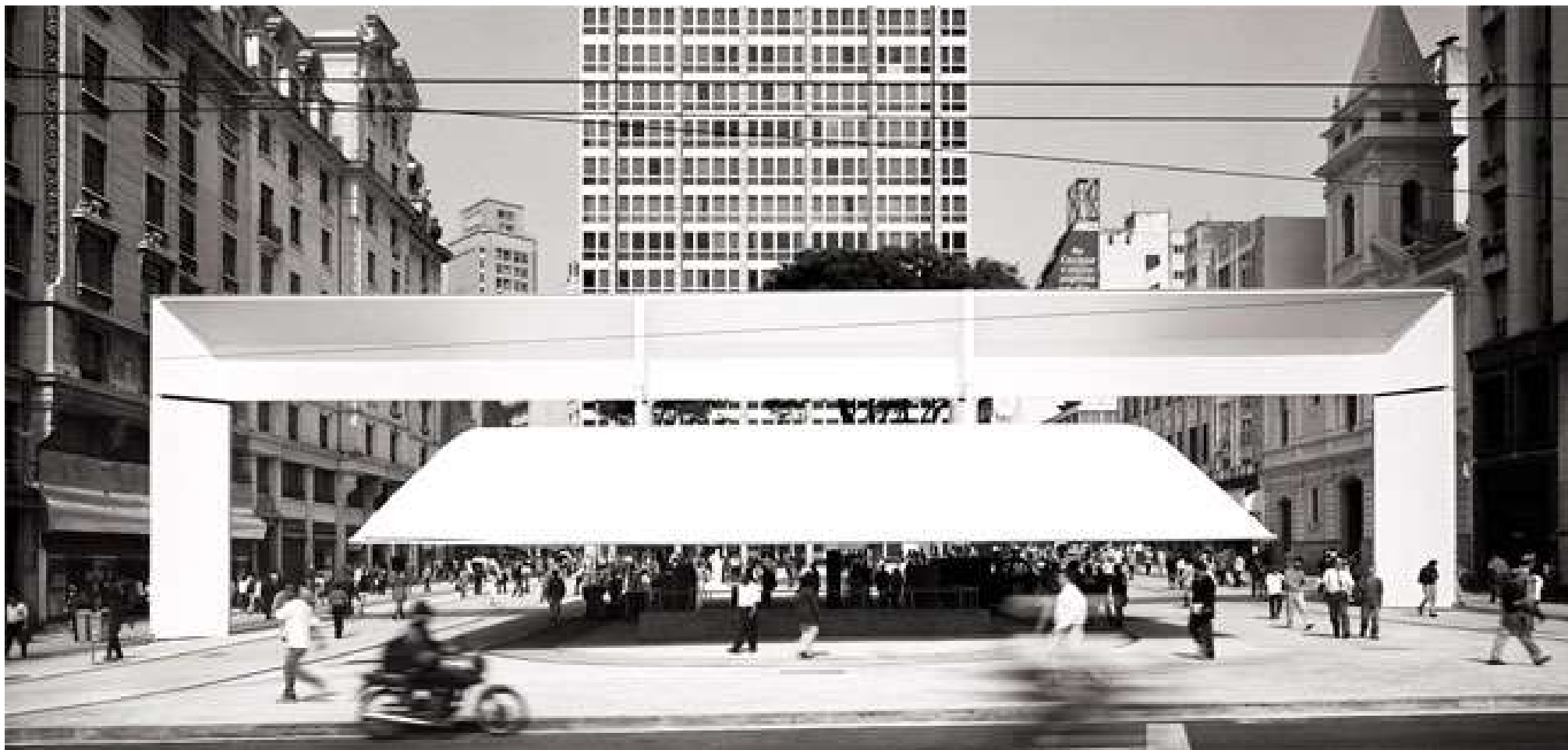
2.3 Acupuntura e Corredor Cultural

O termo acupuntura urbana surgiu de uma analogia com a técnica milenar de promover saúde, através da aplicação de agulhas em pontos específicos capazes de tratar diversas doenças. Jaime Lerner, autor desse conceito aplicado na cidade, busca intervir de modo estratégico em uma área de maneira, que consiga recuperar a energia de um ponto, e reflita em outras partes associadas a essa área de intervenção. Lerner (2011 p.8) entende a obrigatoriedade de intervir para reabilitar e a acupuntura urbana é “cutucar uma área de tal maneira que ele possa ajudar a curar, melhorar, criar reações positivas e em cadeia. [...] Fazer o organismo trabalhar de outra maneira.”

Lerner (2011) entende que muitas cidades deixaram de cuidar da sua identidade cultural e por isso precisam de acupuntura para manter ou resgatar a sua identidade local, Essa metodologia de intervenção também busca fazer da rua, pontos de encontros, com a busca da continuidade e mistura de funções, cada função catálise bem o encontro entre pessoas.

A ideia de corredor cultural busca a melhoria das condições urbanas com o reforço pelo viés cultural. Feltrin (2016) refere-se que as intervenções através do corredor cultural busca valorizar e conectar os equipamentos, dando suporte das atividades do espaço público, e diversos níveis sociais e culturais, criando unidade das diferentes atividades que venham acontecer no espaço público.

Figura 1- Pórtico da praça do Patriarca- Centro de São Paulo



Fonte: http://www.memorial.sp.gov.br/revistaNossaAmerica/24/imagens/24-mestre_das_formas2.jpg

3.0

REFERENCIAL PROJETUAL

A seguir são apresentadas três referências projetuais mais relevantes para o trabalho, de diferentes escalas, duas nacionais e uma internacional.

3.1 Corredor Cultural Viva o Centro - São Paulo

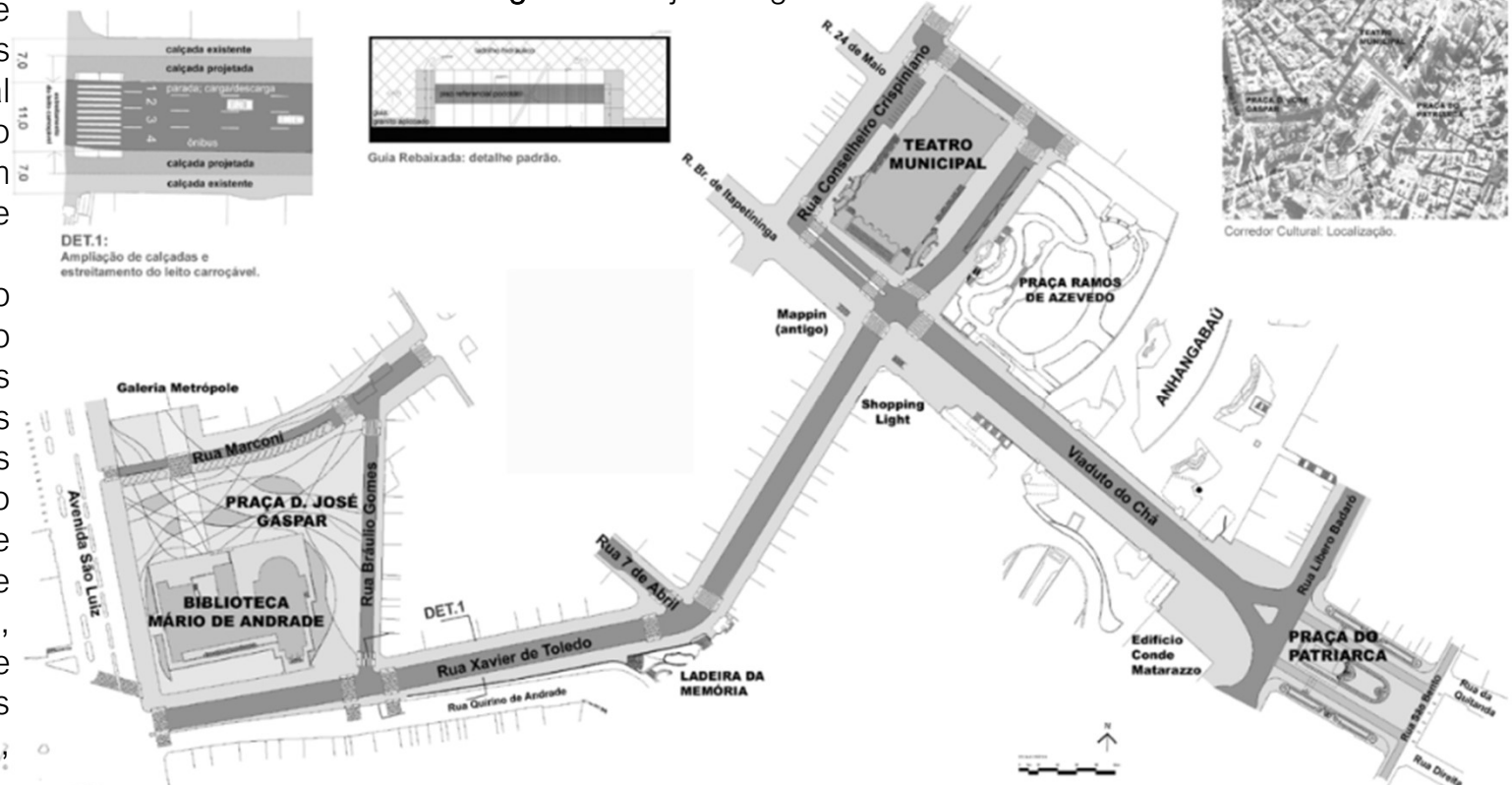
A zona central de São Paulo diz respeito aos distritos Bela Vista, Bom Retiro, Cambuci, Consolação, Liberdade, República, Sé e Santa Cecília. O projeto Corredor Cultural refere-se a um pequeno trecho da zona central de São Paulo, correspondente aos distritos da República e Sé, local onde realizou-se a requalificação das ruas, passeios e praças com ações de iniciativa pública e privada.

Os objetivos e premissas do projeto, segundo Vargas e Castilho (2015), era aproveitar as oportunidades das dinâmicas existentes e as atuais características daquela região central de São Paulo, a partir de intervenções pontuais, e redesenho do espaço público, para criar um conjunto e que integre e potencialize os equipamentos preexistentes, inicialmente uma intervenção

relativamente pequena, mas serviria como um projeto base dos conceitos que ali seriam empregados, para nortear as intervenções futuras em maior escala.

Os equipamentos com atividades relevantes os quais buscou-se integrar, por meio do redesenho dos espaços, como podemos ver na figura abaixo, foi: a praça do patriarca que tem no seu largo vários edifícios relevantes, como a igreja de Santo Antônio, considerada a mais antiga do centro, o Teatro Municipal, Shopping Light e por fim a biblioteca Mário de Andrade, além desses equipamentos, outros vários são beneficiados pela proximidade ao corredor.

Figura 2- Projeto original do Corredor Cultural



Fonte: VARGAS e CASTILHO (2015, p.133)

Figura 3- Rua Xavier de Toledo - Antes



Fonte: http://hagopgaragem.com/saopaulo/s_p_diversos13/sp_div13_922.jpg acesso em: 30/04/2019

Vargas e Castilho (2015) descreve que existiu vários conflitos durante o projeto, o principal dele era entre o desenho urbano e a engenharia de tráfego, pois o projeto buscava eliminar os estacionamento e reduzir consideravelmente as faixas de rolamento, e que diante desse embate, surgiu um meio-termo, que avançava nas conquistas do espaço para o pedestres mas não com todas as propostas iniciais do projeto.

Figura 5- Teatro Municipal de São Paulo - 2008



Fonte: VARGAS e CASTILHO (2015, p.138)

Figura 4- Rua Xavier de Toledo - Depois



Fonte: VARGAS e CASTILHO (2015, p.145)

Como conclusão do projeto, pode destacar a valorização dos espaços públicos, e das atividades já existentes, o estímulo ao caminhar, a priorização dos pedestres além das relações de conexões entre os edifícios através do redesenho urbano, e não só intervenções pontuais, mas essa ideia de conjunto, que para Vargas e Castilho (2015) representou um avanço nas estratégias de requalificação para o centro de São Paulo.

Figura 6- Praça do patriarca- 2004



Fonte: VARGAS e CASTILHO (2015, p.134)

3.2 Avenida Monsenhor Tabosa-Fortaleza

Inserido no programa nacional de Corredores Turísticos de Acessibilidade, a Avenida Monsenhor Tabosa é o primeiro desses corredores a ser finalizado no Brasil, e receberam inúmeras melhorias nos seus 700 metros, como melhoria e ampliação das calçadas, serviços de drenagem, iluminação, inseriu caramanchão para mais sombreamento nas calçadas e também inseriu-se vários mobiliários como lixeiras e bancos em toda sua extensão.

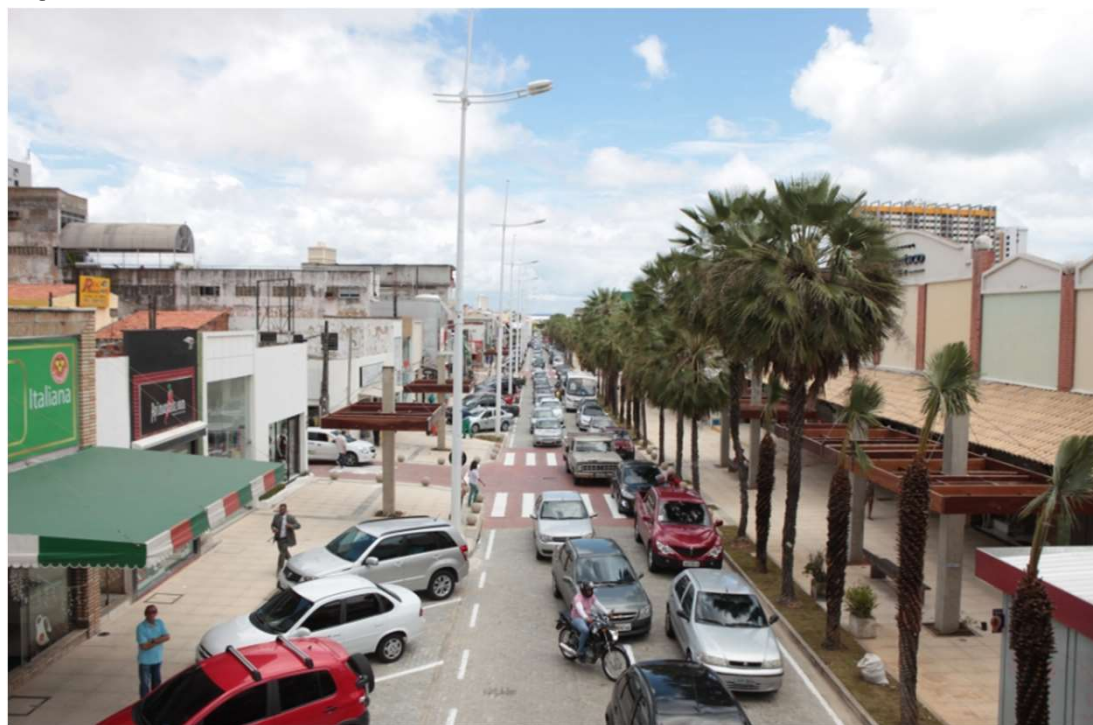
O Corredor Turístico se configura um centro de compras, com aproximadamente 400 lojas, o que atrai muitos visitantes e turistas, beneficiada também pela proximidade a praia de Iracema. O destaque para esse projeto, é a preocupação com os transeuntes, com a padronização e alargamento de calçadas, redução no limite de velocidade dos carros e a criação das faixas elevadas, o que garante um melhor conforto para os pedestres. Como ponto negativo, analisando o projeto, mesmo inserindo vários caramanchões, um lado da avenida é o pouco sombreado, enquanto outro possui uma vegetação arbórea não densa, mas proporciona melhor sombreamento,

Figura 7- Avenida na década de 60



Fonte: <http://www.fortalezanobre.com.br/2012/06/avenida-monsenhor-tabosa-antiga-rua-do.html>
Acesso em 22/02/2019

Figura 8- Avenida Monsenhor Tabosa atualmente



Fonte: https://www.fortaleza.ce.gov.br/images/migracao/noticias/imagem-principal/monsenor_tabosa_2013.jpg Acesso em 22/02/2019

Figura 9 e 10- Avenida Monsenhor Tabosa atualmente



Fonte: <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2014/03/a-nova-avenida-monsenhor-tabosa.html> Acesso em 22/02/2019



Fonte: <http://www.verdinha.com.br/wp-content/uploads/2015/07/Monsenhor-Tabosa-800-pixels.jpg> Acesso em: 22/02/2019

3.3 Segunda Avenida – Nova Iorque

O projeto da Segunda Avenida, segundo NACTO (2016) tinha como objetivos reduzir a poluição sonora, o volume de tráfego e acidentes de trânsito, implantar uma ciclovia, alargar as calçadas e inserir faixa de ônibus exclusivas. Esses objetivos buscavam estimular a atividade comercial característica local.

Figura 11 e 12- Segunda Avenida – Antes x Depois



Antes

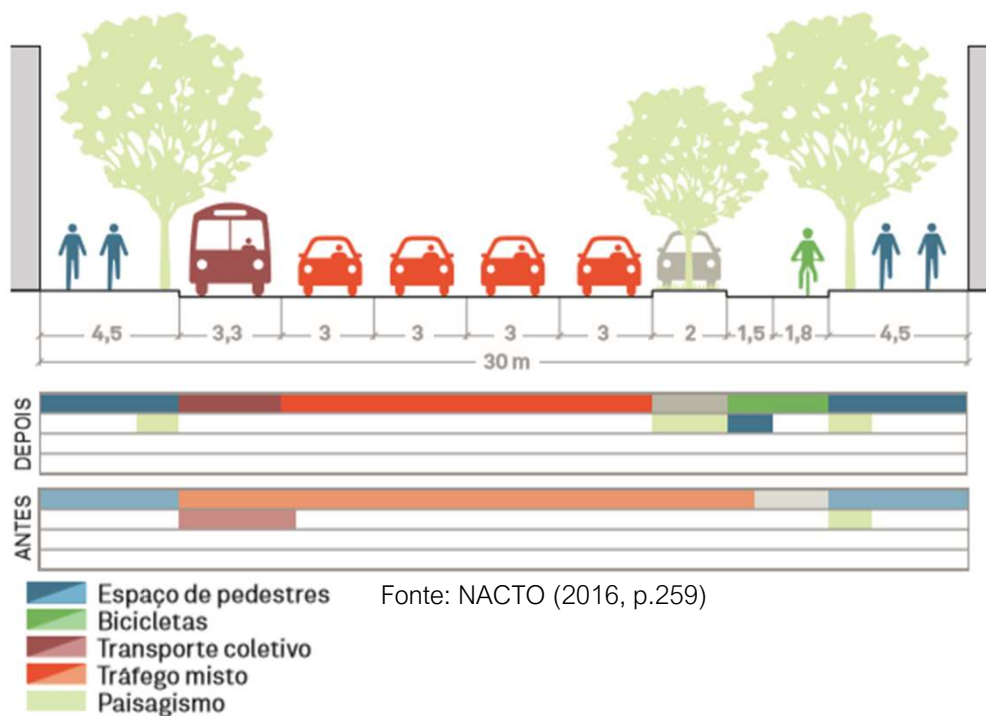


Depois

Fonte: NACTO (2016, p.258)

Todas as alterações tinham como objetivo maior reduzir o volume de tráfego, e uma solução foi a remoção de uma faixa de fluxo de carros, e estreitamento das outras faixas, e apesar disso, não houve um aumento de lentidão ou congestionamento, NACTO (2016) apresenta dados que as pessoas passaram a utilizar outros meios de locomoção como o transporte coletivo, (com faixa exclusiva e fiscalização automatizada), e o ciclismo (faixa dedicada e protegida por uma faixa de amortecimento e uma faixa de estacionamentos).

Figura 13– Corte e esquema da Segunda Avenida



Corredor Cultural Tambiá



Fonte: Arquivo pessoal

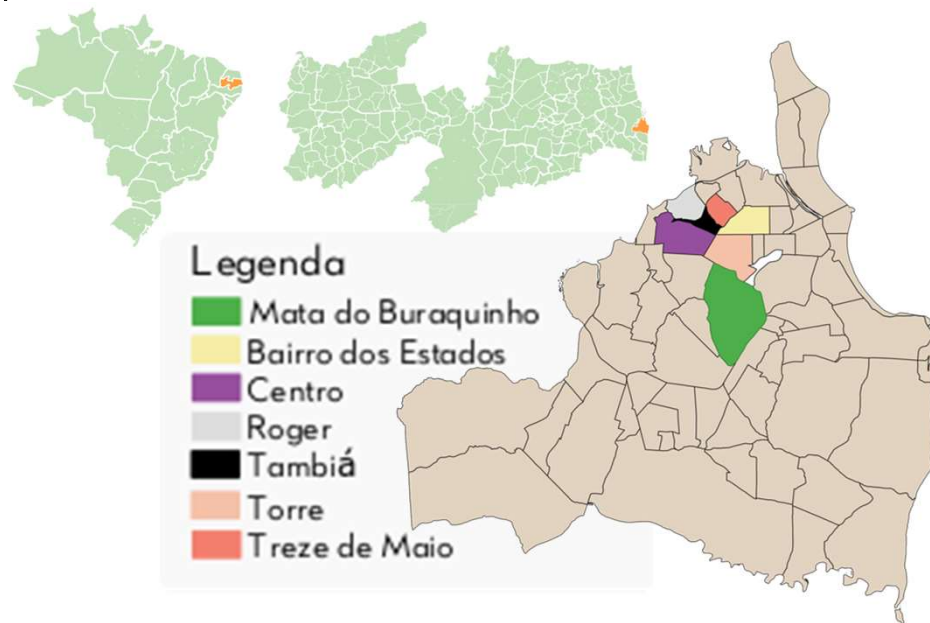
“É importante lembrar que não basta projetar uma praça ou um parque. É preciso entender a dinâmica de uma cidade e a vida das pessoas no seu cotidiano, a fim de que os espaços públicos a serem projetados reflitam as necessidades e os anseios dos seus usuários, para só assim serem realmente utilizados. Um bom projeto de espaço público, não depende apenas de uma boa execução técnica, também deve ser o espaço certo no lugar certo e para as pessoas certas. A cidade precisa ser vista sob seus múltiplos aspectos, sejam eles físicos, sociais, econômicos ou culturais.” GATTI (2013 p.9)

4.0

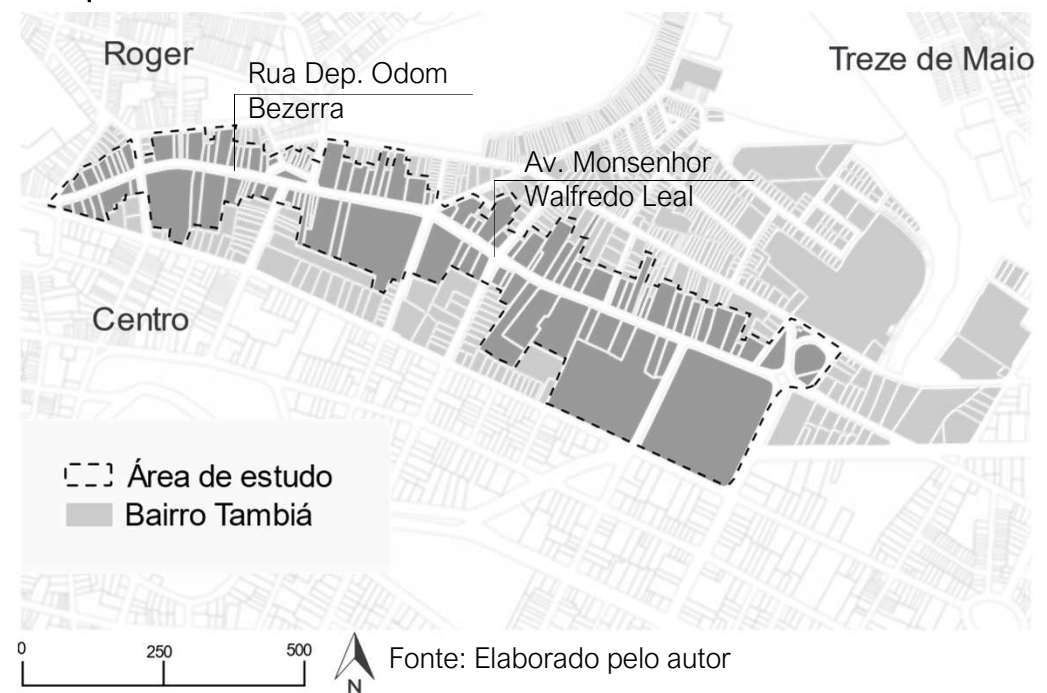
ÁREA DE ESTUDO

4.1 Aspectos Gerais- Tambiá

Mapa 1 – Área de estudo



Mapa 2 – Área de estudo



A área de intervenção está localizado no bairro Tambiá, na cidade de João Pessoa. O bairro fundado em 1792, um dos mais antigos da cidade, segundo Nascimento (2010) foi por muito tempo junto com os bairros das Trincheiras e Varadouro, o núcleo pessoense, e o Tambiá prezava por ser reduto da intelectual, as famílias mais tradicionais moravam no bairro, e davam o tom de prestígio e relevância para cidade. A proximidade do Tambiá com o centro, faz que muitas ruas desses dois bairros se confundam, e caracterize o bairro como o centro ampliado, além da área ser passagem obrigatória de vários bairros da cidade, como o Manaíra, Mandacaru, Aeroclube, Bairro dos Estados e vários outros.

A área do objeto de estudo é a antiga rua do Tambiá, (atuais Dep. Odom Bezerra e Av. Monsenhor Walfredo Leal).

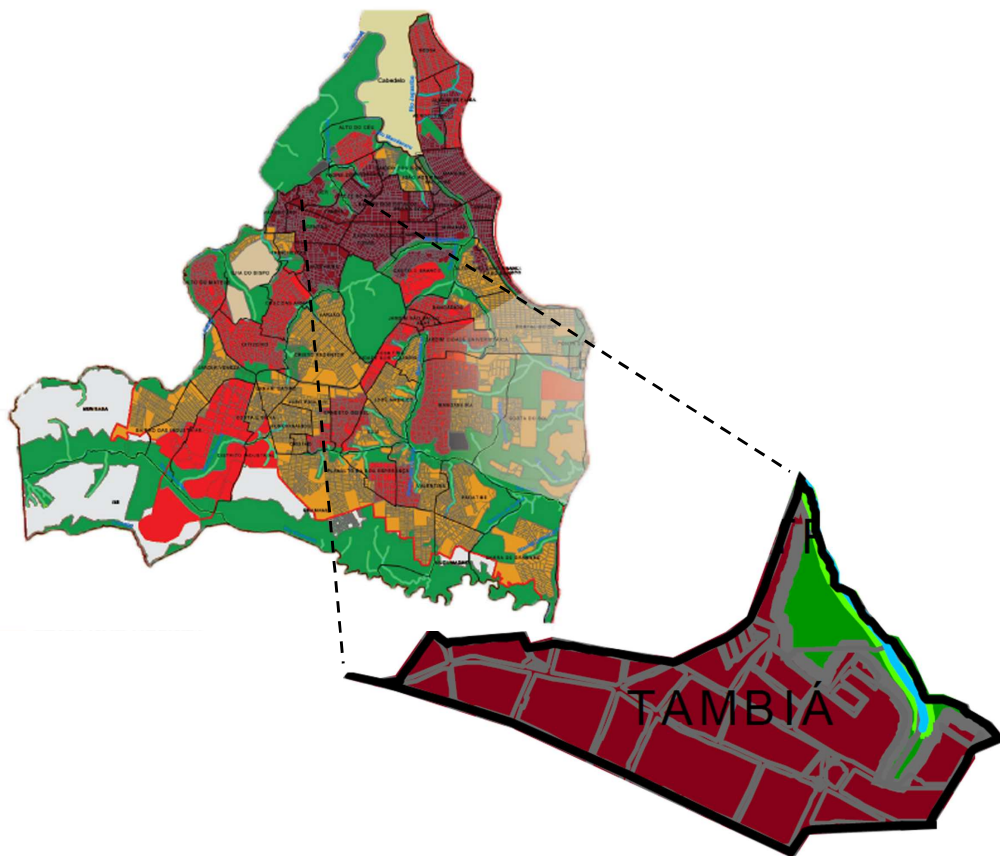
Conforme Silva (2003) o bairro Tambiá acompanha o processo de urbanização da cidade, e dessa forma ela apresenta uma característica arquitetônica, da mistura do novo com o arcaico, e é algo bem presente especificamente na antiga rua do Tambiá, área do projeto, como podemos ver na figura 14.

Figura 14 – Torre da tv Cabo Branco ao fundo



Fonte: Arquivo pessoal

Mapa 3 – Macrozoneamento



Fonte: http://geo.joaopessoa.pb.gov.br/digeoc/mapas/macrozoneamento_2012.pdf

Segundo o plano diretor da cidade de João Pessoa, o bairro Tambiá pertence a Zona Adensável prioritária, em que a infraestrutura básica, permite a intensificação do uso e ocupação do solo, com o aproveitamento no máximo 4,0, ou seja, a área de um projeto só poderá ter 4 vezes a área do terreno, e por isso, todo o bairro tenha uma característica de horizontalidade.

Mapa 4 – Áreas de preservação do Centro Histórico de João Pessoa



Fonte: [https://revistaedificar.com.br/media/uploads/mapa_ch_jo%C3%A3o_pessoa_2014_\(1\)_2.jpg](https://revistaedificar.com.br/media/uploads/mapa_ch_jo%C3%A3o_pessoa_2014_(1)_2.jpg)

O objeto de estudo, a antiga rua do Tambiá, como falado anteriormente, esta ligada a evolução urbana de João Pessoa, e pela sua importância, tem sua área dentro da poligonal de preservação rigorosa do IPHAEP.

Mapa 5 - Principais Equipamentos



Figura 15 – Praça da Independência

O bairro do Tambiá se caracteriza como um dos menos populosos da cidade, De acordo com o Censo 2010, a população do bairro é de apenas 2.541 habitantes. No entanto, é um bairro que se destaca pela importância histórica para cidade e pela quantidades de equipamentos urbanos e polos de atração que geram vida no bairro.



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 16 – Igreja São Vicente de Paulo



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 17– Shopping Tambiá



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 18 – Centro Cultural São Francisco



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 19– APL



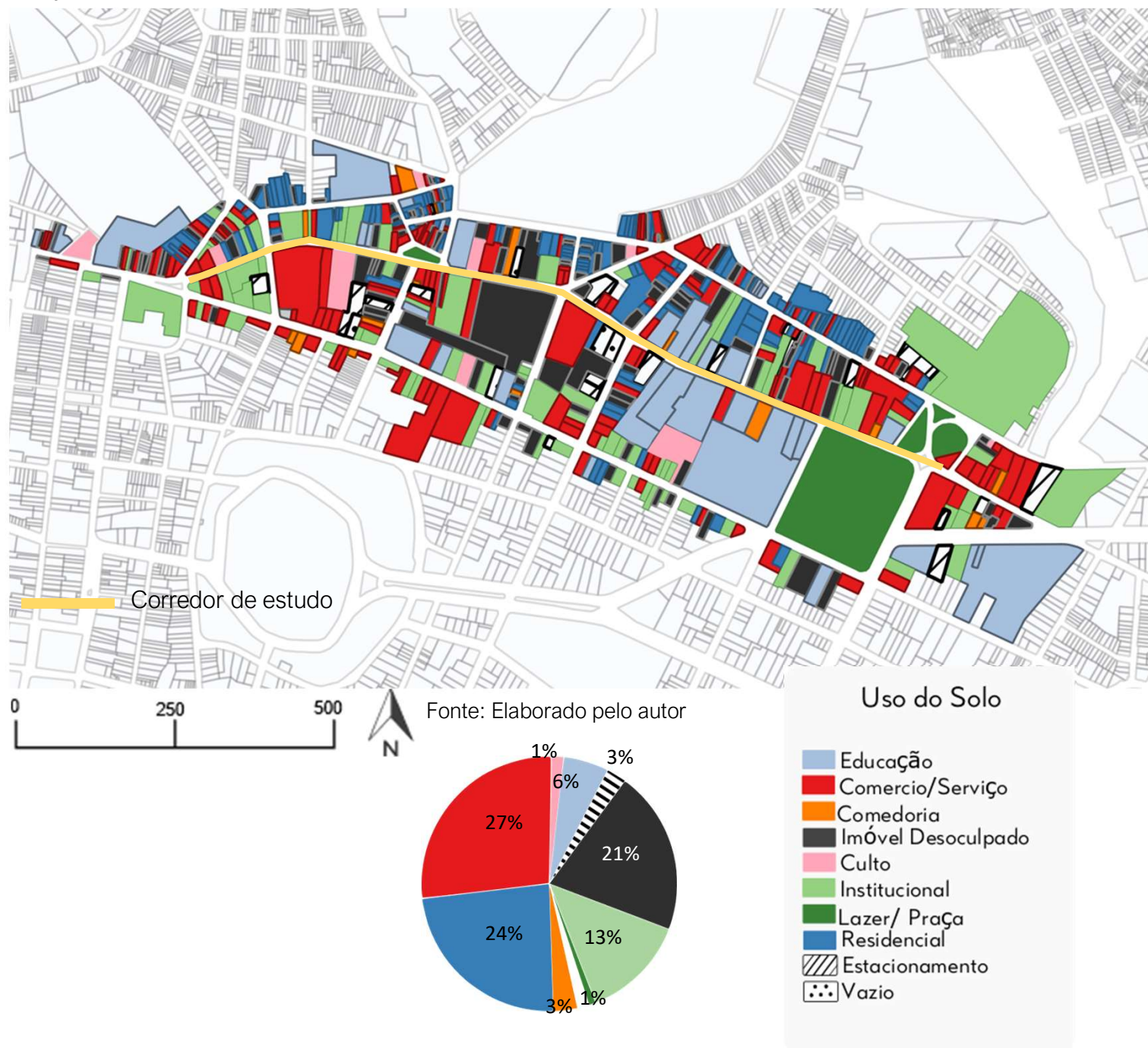
Fonte: Arquivo pessoal

4.2 Diagnóstico

Mapa 6– Usos do Solo

A primeira análise feita foi de usos do solo, e especificamente nessa análise e na dos fluxos de transporte público, foi escolhido fazer também das ruas adjacentes ao recorte de estudo, para a identificar as dinâmicas, e como podem influenciar positiva ou negativamente no estudo de caso e na intervenção.

Quase metade dos usos, apresenta funções terciárias (comércio, serviços e instituições) e uma concentração de escolas e faculdades no eixo próximo as praças Caldas Brandão e Independência, desempenhando um papel fundamental nas dinâmicas urbanas locais, porém, nota-se algumas áreas ociosas, principalmente pelos imóveis sem uso, e algumas ruínas existentes que vão ser abordado mais adiante.



Mapa 7 – Transporte publico e sentido do fluxo



Das problemáticas relacionadas ao uso dos espaços na área de estudo, a mobilidade, talvez seja a que mais se ressalta. O fluxo de veículos individuais, geram uma barreira em longos cruzamentos, subutiliza faixas de rolamentos, algumas praças e até mesmo as calçadas, por torna-se locais de estacionamento. O transporte público, mesmo não possuindo nenhuma linha cruzando o trecho da antiga rua Tambiá, ela apresenta alguns pontos de ônibus nas suas adjacências, tendo destaque a grande quantidade de linhas que passam na parada de ônibus da praça da independência, e das plataformas de ônibus existentes no parque Sólon de Lucena, com apenas 350 metros de distancia da Praça Cel. Antônio Pessoa.

Já apresentado anteriormente, junto com o mapa das áreas de preservação do centro histórico de João Pessoa, o objeto de estudo, a antiga rua do Tambiá, está dentro da poligonal de preservação rigorosa do IPHAEP, logo faz com que seu crescimento vertical seja retido, possuindo mais de 90% de suas edificações com no máximo dois pavimentos.

Figura 20



Figura 21



Mapa 8 – Gabarito



Nas próximas duas análises, foram feitas a leitura correlacional, da situação funcional e de preservação do patrimônio edificado, na área do objeto de estudo, seguindo os mesmos critérios das análises feitas por SILVA, (2016).

A primeira é sobre o Estado de Conservação, que segundo SILVA, a metodologia é a utilizada pelo IPHAEP, mas restringindo a análise na situação externa dos imóveis, e foram classificados em:

- Bem Conservado: imóvel que externamente apresenta coberta, revestimentos, elementos arquitetônicos, gradis e esquadrias em bom estado de conservação;
- Conservação média: imóvel que externamente apresenta apenas parte de sua coberta, revestimentos, elementos arquitetônicos, gradis e esquadrias em bom estado de conservação;
- Ruínosa: imóvel que externamente apresenta a maior parte de sua coberta, revestimentos, elementos arquitetônicos, gradis e esquadrias em precários níveis de conservação;
- Ruína total/ Terreno: Imóvel cujo estado de conservação tornou-se precário ao ponto de seus elementos arquitetônicos se encontrarem irreconhecíveis.

Figura 22 – Bem Conservada



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 23 – Conservação Média



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 24– Ruínosa



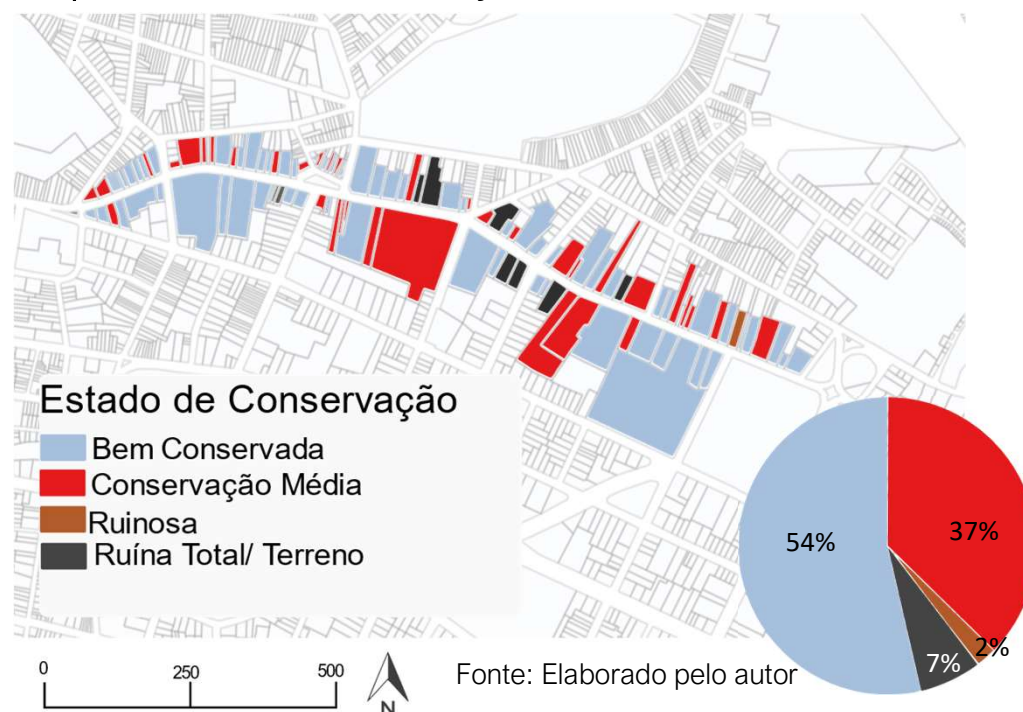
Fonte: Arquivo pessoal

Figura 25 – Ruína Total



Fonte: Arquivo pessoal

Mapa 9 – Estado de Conservação

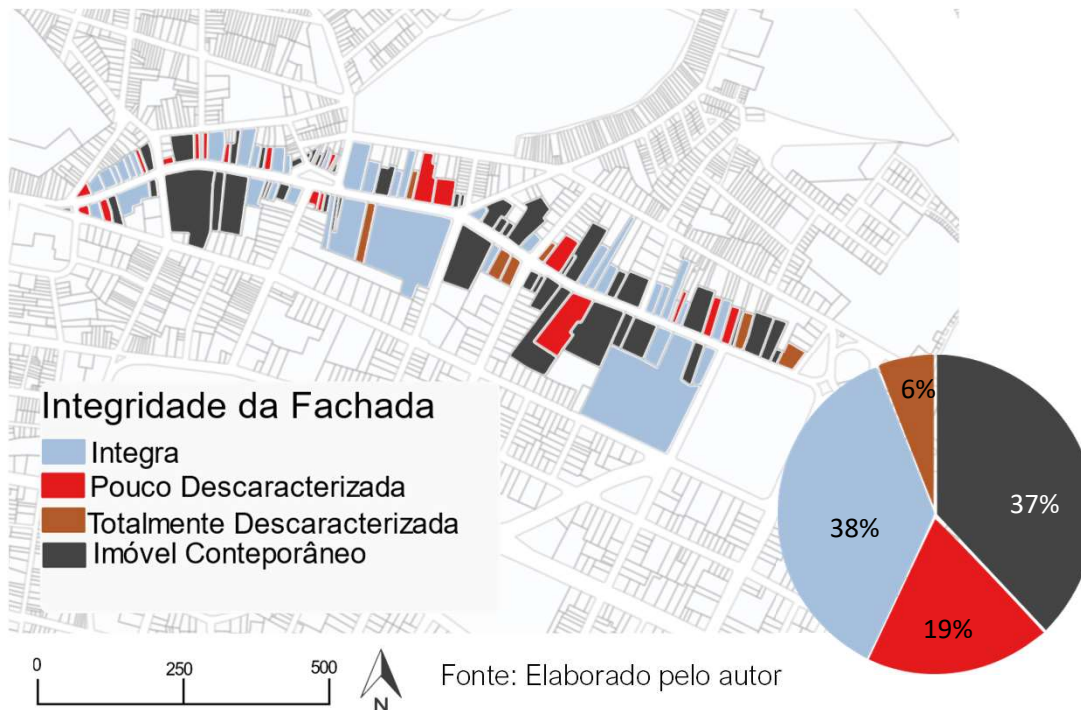


Segundo o levantamento, a maioria dos imóveis da área apresenta um bom estado de conservação, e menos de 10 % apresenta imóveis ruínas ou ruínas totais e terrenos vazios, isso reflete positivamente na aparência do conjunto ali existente, a ser explorada no projeto do Corredor Cultural.

Continuando a análise e seguindo a metodologia de Silva (2016), a integridade da fachada foi classificado em:

- Íntegra: imóvel que possui todas as suas características de estilo preservadas em sua fachada. As esquadrias não foram consideradas como critério, por serem eventualmente modificadas com o passar dos anos;
- Pouco descaracterizada: imóvel que sofreu alteração em parte de suas características de estilo originais, seja pelas ações do tempo ou por reformas;
- Descaracterizada: imóvel cuja fachada, em virtude de sua intensa modificação, perdeu suas características de estilo originais;
- Imóvel Contemporâneo: imóvel construído nas ultimas décadas seja em lotes vazios, seja a partir da demolição das fachadas antigas;

Mapa 10 – Integridade da Fachada



O levantamento evidenciou a boa integridade das fachadas, com mais de 55% dos imóveis se caracterizando como íntegros ou pouco descaracterizado, e se adicionados aos 37 % dos imóveis contemporâneos (que na grande maioria apresentação bom estado de conservação e estruturas arquitetônicas contemporâneas íntegras), resultam em mais de 90 % dos imóveis com integridade de suas fachadas. Percebe-se também que há uma relação entre os lotes destinados a uso institucional e educacional entre os imóveis íntegros, e relação dos lotes de comércio/serviços entre imóveis contemporâneos, isso pode explicar um pouco, do bom estado de conservação dos imóveis com valor histórico. Outro elemento observado a partir dessas ultimas duas análises é a mistura arquitetônica entre o novo e o antigo, como vemos na figura 25, esse contraste existente, do novo com o arcaico, característica do recorte.

Figura 25 – Gráfica JB – Contraste arquitetônico



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 26



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 27



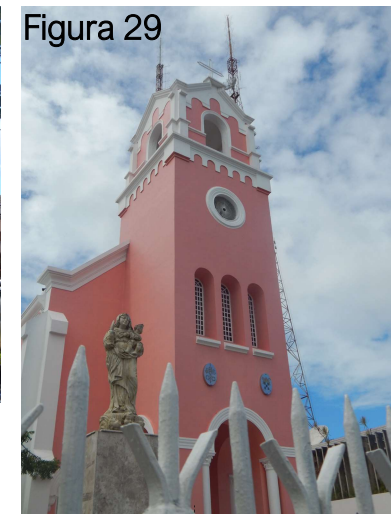
Fonte: Arquivo pessoal

Figura 28



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 29



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 30



Fonte: Arquivo pessoal

Mapa 11 – Valor Histórico



Figura 31



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 32



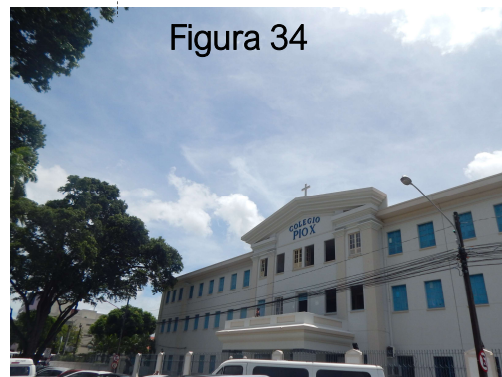
Fonte: Arquivo pessoal

Figura 33



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 34



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 35



Fonte: Arquivo pessoal

As considerações dos outros mapas juntamente com o mapa de cheios e vazios, já nos dá a possibilidade de fazermos uma leitura morfológica no recorte. Nota-se que a densidade urbana é baixa, existe uma predominância de vazios em relação aos cheios, também uma ocupação irregular das quadras os quais na maioria tem um recuo considerável em relação a rua, e uma diferença nas dimensões dos lotes de um lado da rua. De lado direito ela se caracteriza por ser lotes estreitos e compridos, e do outro na sua maioria possuem dimensões bem mais largas. O tamanho desses lotes podem ser explicados pelas características históricas do bairro, pois existiam muitas chácaras e sítios.

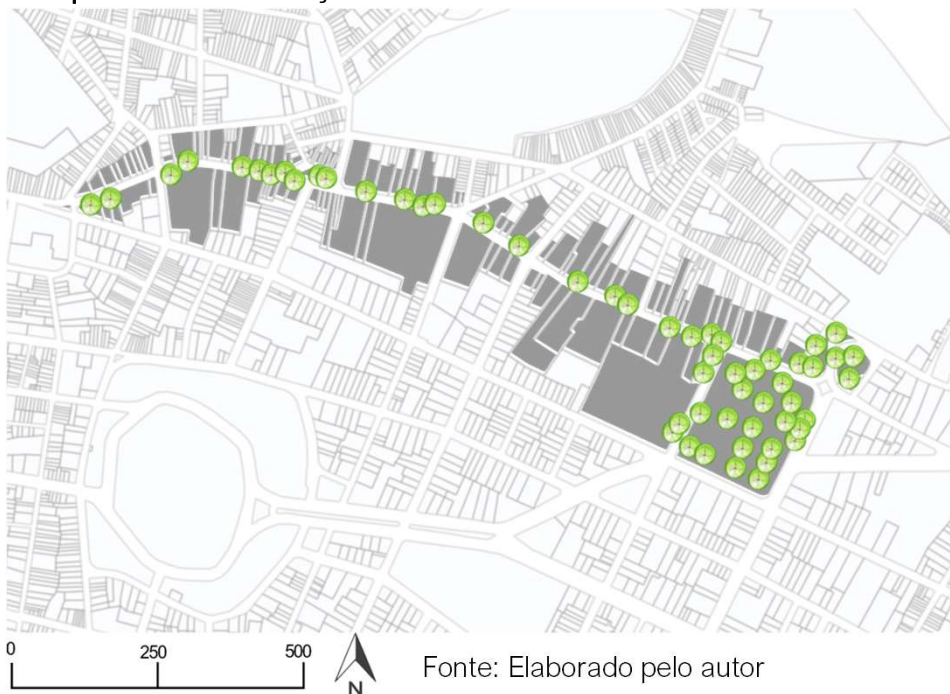
Mapa 13– Cheios e vazios



Fonte: Elaborado pelo autor

O recorte é bem arborizado e praticamente em toda extensão da área encontramos árvores, e isso se reflete no bem está ao se caminhar pelo bairro. Caminhar na antiga rua do Tambiá é uma experiência agradável e suas sombras privilegiam bastante o pedestre, além de manter a cidade mais bonita, elas também regulam a temperatura, deixam o ar mais fresco e minimizam ruídos provocados pelo fluxo de veículos que existe na área e seu entorno.

Mapa 13– Arborização



Existem cinquenta e três árvores em cerca de 1 km de comprimento do recorte, predominantemente médio e grande porte. Com relação a posição que tais árvores foram plantadas, conta-se um predomínio de plantio no meio fio, mas existe algumas que estão plantadas no centro da calçada, principalmente as árvores de grande porte, e se tornam obstruções para a circulação de pedestres.

Figura 36 – Árvores no recorte



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 37 e 38– Obstrução das calçadas



Fonte: Arquivo pessoal



Fonte: Arquivo pessoal

Diversos autores como Jacobs e Gehl comentam sobre o benefícios da permeabilidade dos edifícios e os olhos da rua, a oportunidade de observar o que acontece no espaço construído e no espaço público.

Se baseando nesses autores, e buscando entender como se configurava nesses aspectos a antiga rua do Tambiá, foram analisadas as interfaces público e privado nas edificações do recorte, e considerou as classificações feitas por Donegan (2016) :

- Espaços constituído: Com portas e janelas, acessos fisicamente e visuais;
- Porta: Existência de porta ou portões, possibilitando acesso físico, mas sem comunicação visual, quando estão fechados;
- Janela: Existência de janelas, ou muros baixos, ou divisórias translúcidas, como grades, ou divisórias de vidro que tem comunicação visual entre o espaço público e privado, mas não apresentam portas ou portões entre os espaços;
- Espaço cego: divisória sem comunicação entre os espaços, como muros opacos;

Figura 39 – Espaço Cego



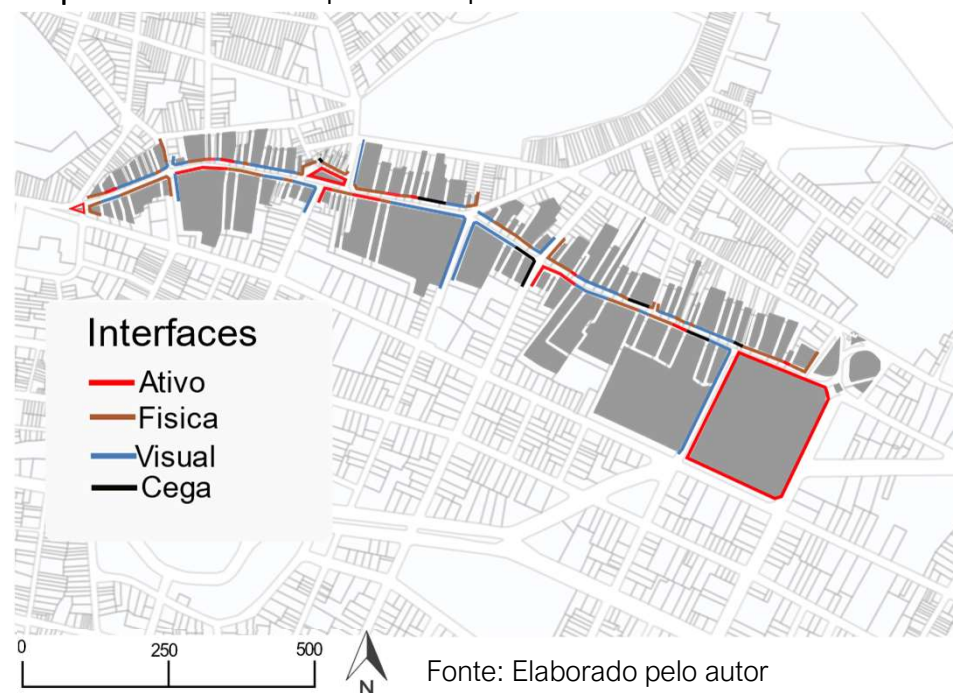
Fonte: Arquivo pessoal

Figura 40 – Espaço Constituído



Fonte: Arquivo pessoal

Mapa 14– Interfaces público x privado



Com a análise, destacamos a permeabilidade dos imóveis com os espaços públicos, muitos espaços constituídos e janelas, e poucos espaços cegos, logo isso se torna um ponto positivo para as pessoas utilizarem o espaço público .

Figura 41 – Janela



Fonte: Arquivo pessoal

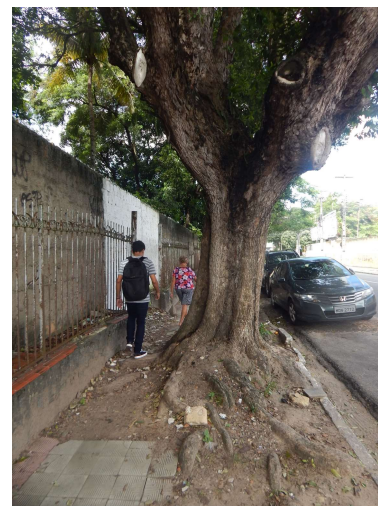
Figura 42 – Porta



Fonte: google maps street view

A circulação de Pedestres é mais intensa em dois pontos do recorte, o primeiro ponto é no trecho que corresponde as proximidades do shopping Tambiá e da praça Cel. Antônio Pessoa, além de existir alguns equipamentos que atraem muitas pessoas, como instituições , escola e o hospital de traumatologia da paraíba, essa área é rota para ao acesso do parque Zoobotanico Arruda câmara . O segundo ponto com maior fluxo de pedestres, é o trecho que se caracteriza pela oferta de escolas e faculdades, o qual pode-se destacar o colégio Pio X e a Faculdade internacional da Paraíba, além de instituições publicas e comércios. No entanto, são nessas áreas de maior fluxo de pedestres que concentram as calçadas inadequadas , tanto no tamanho, condições de revestimentos, como também identificada a falta de fluidez, a ausência da continuidade das calçadas pelos desníveis , obstruções físicas temporárias ou permanentes, além do conflito existente entre pedestres e automóveis.

Figura 45 e 46– Obstruções



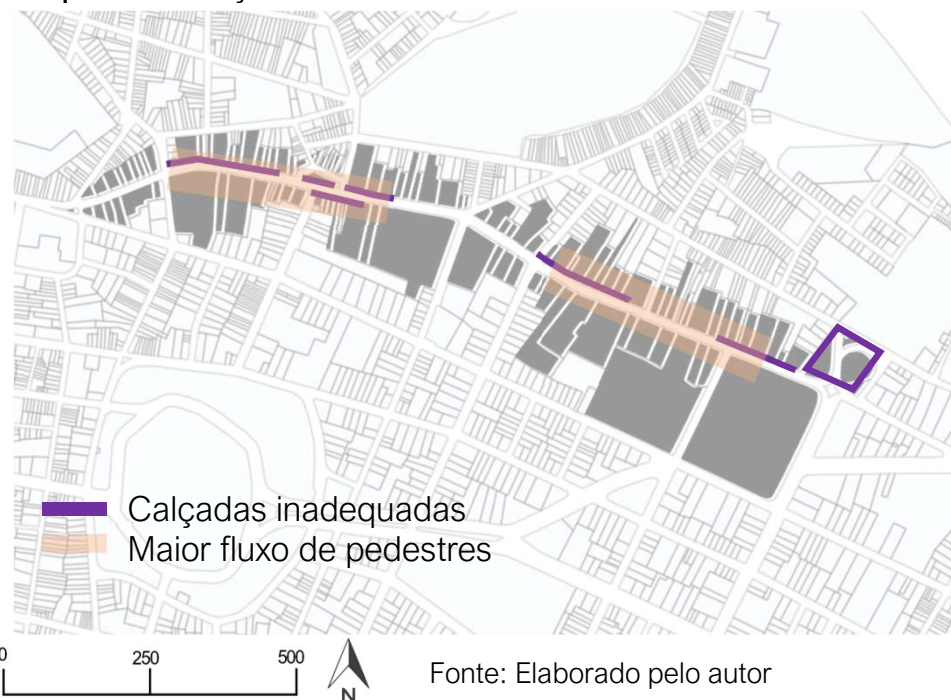
Fonte: Arquivo pessoal



Fonte: Arquivo pessoal

46

Mapa 15 – Calçadas



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 43 e 44 – Carros x Pedestres



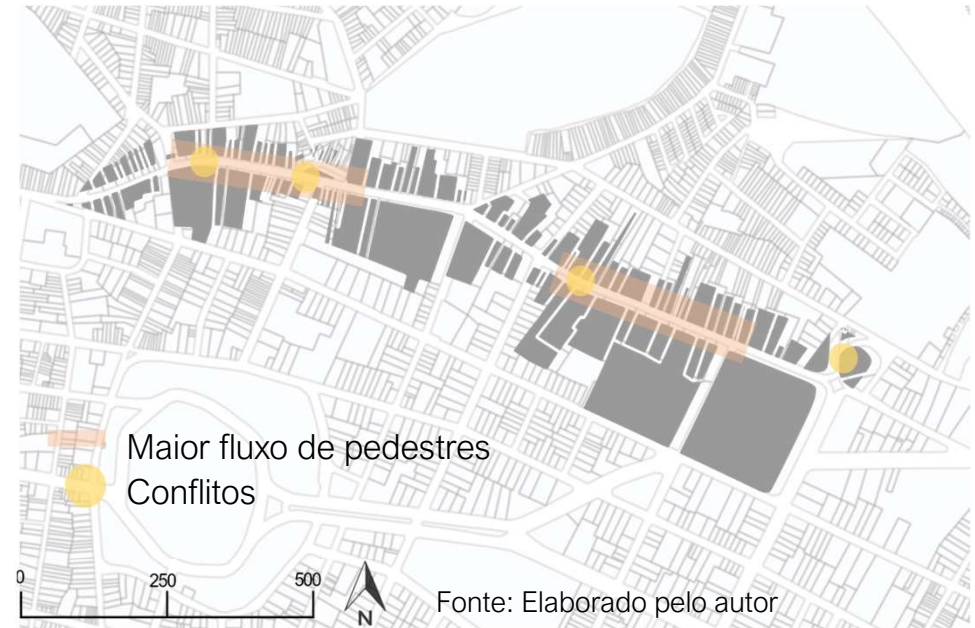
Fonte: Arquivo pessoal



Fonte: Arquivo pessoal

44

Mapa 16– Conflitos



Como apresentado em alguns momentos, os automóveis são um dos problemas que mais chamam atenção, na área estudada, e geram inúmeros problemas. Foi encontrados, vários pontos onde obstruem a passagem do pedestre, principalmente nos pontos destacados no mapa. Foi identificado vários cruzamentos grandes, onde os carros passam com velocidades relativamente altas, criando um obstáculo e um ambiente intimidador para pedestres e alguns ciclistas que circulam no bairro. Um trecho bastante problemático para o sistema viário, é a área que concentra as escolas e faculdades, eixo próximo a praça da independência, é um ponto onde geram bastante congestionamento, pois os carros ficam estacionados em frente dessas escolas, e os pais que trazem seus alunos são obrigados a parar os carros nas vias, ou calçadas, trazendo problemas tanto para a circulação de pedestre como o próprio fluxo de automóveis. Problema semelhante, causados por outros elementos, são encontrados nas proximidades do shopping Tambiá, e da praça Cel. Antônio pessoa.

Figura 47 e 48– Obstruções



Fonte: Arquivo pessoal



Fonte: Elaborado pelo autor



Fonte: Elaborado pelo autor



Fonte: Elaborado pelo autor

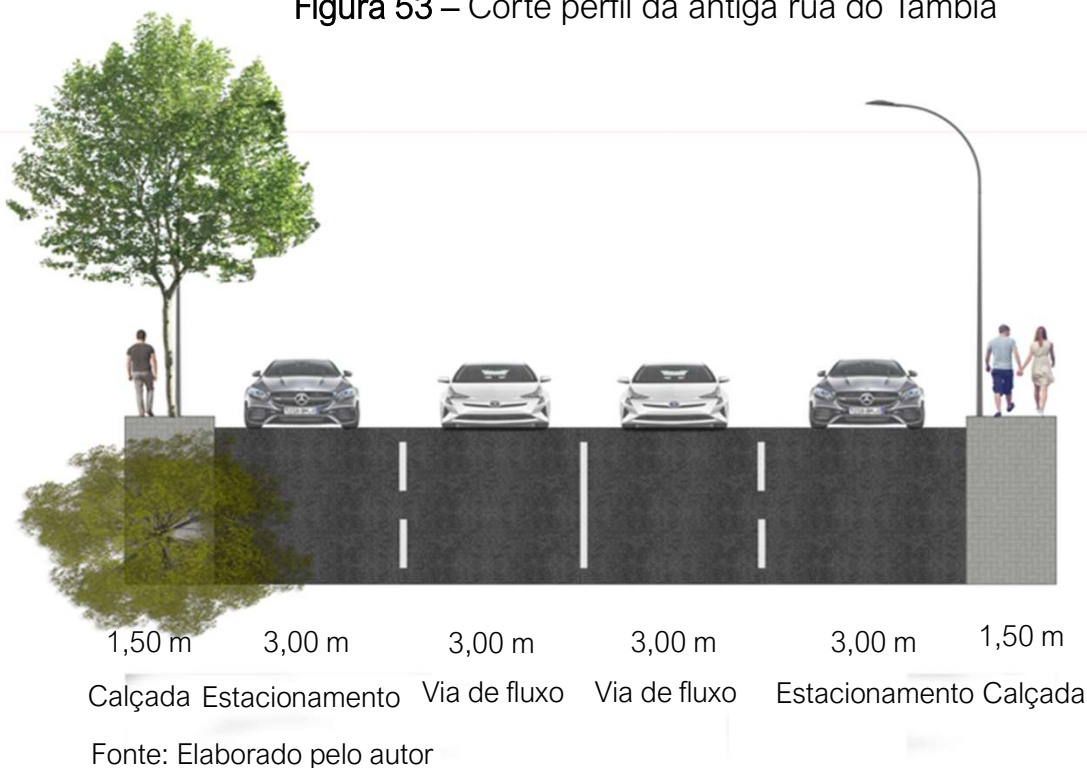


Fonte: Elaborado pelo autor



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 53 – Corte perfil da antiga rua do Tambiá



O perfil do recorte caracteriza-se morfologicamente por ruas largas (passeio + rua + passeio) com aproximadamente 15 metros e bem arborizado, usadas para estacionamentos e duas para o fluxo de veículos. As vias são asfaltadas, as calçadas estreitas e mal pavimentadas, com várias obstruções já citadas nas análises anteriores. Esse é o perfil que é predominante durante todo o recorte, alterando as vezes nas dimensões das calçadas, quando existem espaços de estacionamentos para carros, em frente de alguns lotes, ou um pouco dessas dimensões da caixa viária, mas que ainda sim, ficam configuradas duas vias de fluxo.

Figura 54 – Perfil da antiga rua do Tambiá



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 55– Perfil da antiga rua do Tambiá



Fonte: google maps street view

No recorte existem 3 praças, a praça da independência, compreendido como o maior e melhor estruturado dentro do recorte. Apresenta no seu entorno, a forte presença de escolas e faculdades, e é o principal ponto de acesso para o corredor, dispõe de parada de ônibus, servida por varias linhas da cidade. Gramados e canteiros em bom estado de conservação.

A praça Caldas Brandão, tem no seu entorno a praça da Independência e no lado oposto a presença de residências, de alguns comércios e do hospital geral Santa Isabel, por esses elementos, ela possui vários quiosques e ambulantes. Ela é estruturada e segmentada, e vai ser explorada mais adiante.

A praça Cel. Antônio Pessoa tem no seu entorno a presença de comércios e serviços, e a presença de uma escola. Porem é segregada, e possui vários problemas que também vai ser explorada adiante.

Mapa 17– Praças do recorte



Figura 56– Praça Cel. Antônio Pessoa



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 67 – Praça Caldas Brandão



Fonte: Arquivo pessoal

Figura 58– Praça da Independência



Fonte: http://www.dronestagr.am/wp-content/uploads/2016/02/Praca_quiosque-12-1200x674.jpg

Entre os problemas encontrados nas duas praças, a segmentação e segregação causados pelas grandes vias, e pelo fluxo de carros, são pontos em comum, que prejudicam os usos desses dois espaços.

A praça Caldas Brandão, como já descrita, é mal estruturada, segregada em ilhas, cortada por vias de carros, e alguns pontos usados como estacionamento, além de possuir um posto de combustível instalado no perímetro correspondente a praça,

Mapa 18– Praças problemáticas



Figura 59 à 61- Problemas da Praça Cel. Antônio Pessoa



Fonte: Arquivo pessoal



Fonte: Arquivo pessoal



Fonte: Arquivo pessoal

A praça Cel. Antônio Pessoa, possui alguns problemas semelhantes a Caldas Brandão, também é segregada pelos carros e grandes cruzamentos, os quais os carros passam em velocidades relativamente altas, dificultando o seu acesso, a estrutura de suas calçadas são precárias, e a calçada do anel externo é mal dimensionada;

Figura 62– Carros estacionados na Praça Caldas Brandão



Fonte: google maps street view

Figura 63 – Vias cortam a Praça Caldas Brandão



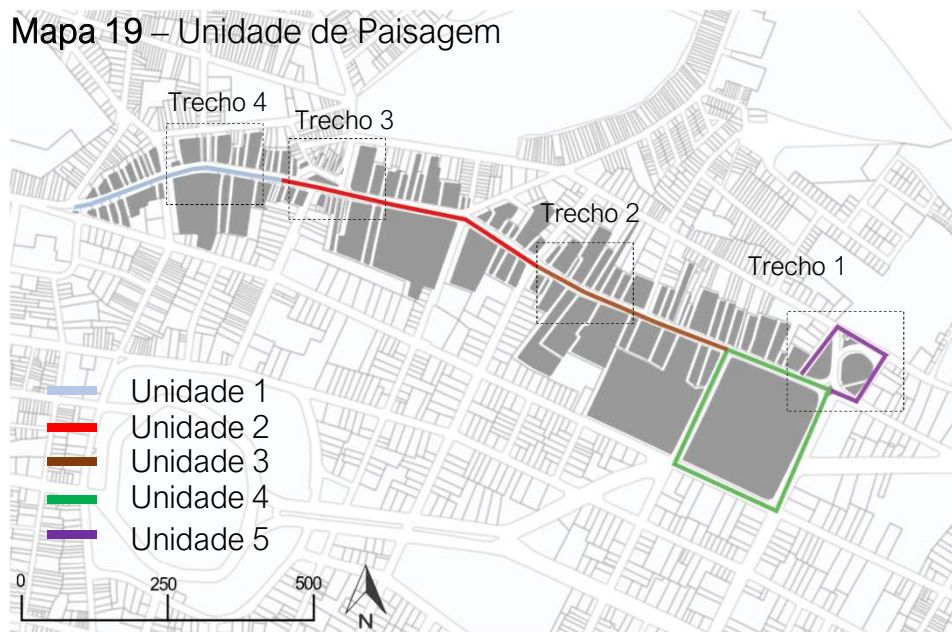
Fonte: Arquivo pessoal

4.3 Síntese do diagnostico

Para desenvolvimento do trabalho, e auxilio da síntese foi escolhido a metodologia de unidades de paisagem para identificar padrões morfológicos no recorte, caracterizando de acordo com suas especificidades.

As Unidades de Paisagem, segundo COCOZZA (2013) são porções territoriais da cidade, determinada pela ausência ou predominância de elementos morfológicos: traçado, ruas, edificações, arborização, entre outros, que a define como uma unidade. O entendimento dessas unidades, auxilia no entendimento de cada dinâmica do recorte, e são determinantes para a intervenções a serem realizadas, sendo especifica para cada unidade, ou seja, para cada dinâmica especifica. São identificadas 5 unidades de paisagem, identificadas pelos parâmetros analisados no estudo do diagnostico, combinadas com varias visitas e observações in loco.

Mapa 19 – Unidade de Paisagem



Fonte: Elaborado pelo autor

Figura 64 à 67 – Unidades de Paisagem 1



Figura 68 à 71 – Unidades de Paisagem 2 Fontes: Arquivo pessoal

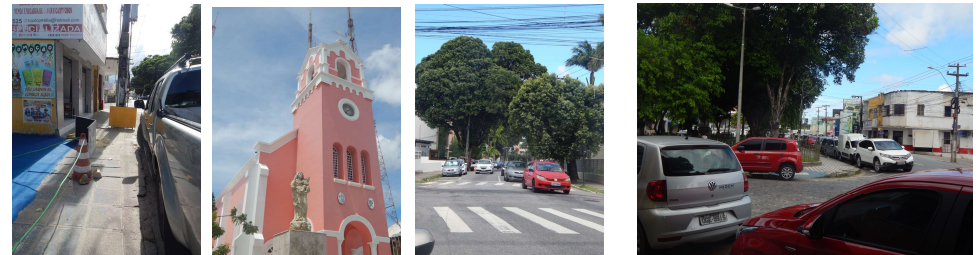


Figura 72 á 74– Unidades de Paisagem 3 Fontes: Arquivo pessoal

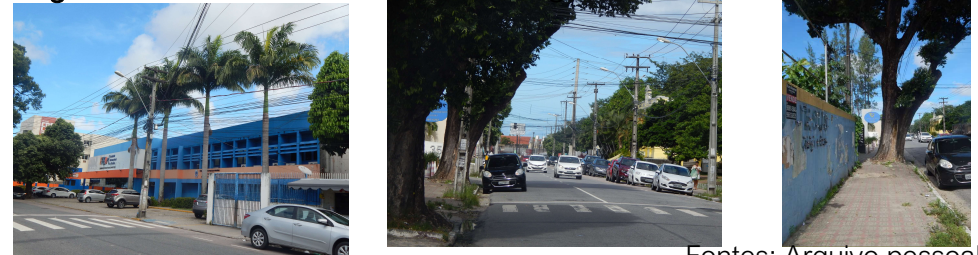


Figura 75 à 78– Unidades de Paisagem 4 Fontes: Arquivo pessoal



Figura 79 à 81– Unidades de Paisagem Fontes: Arquivo pessoal



Fontes: Arquivo pessoal

Com o auxílio das unidades de paisagem, o instrumento utilizado para o planejamento estratégico das intervenções do projeto do corredor cultural, foi a análise FOFA (Swot) que possibilita identificar as potencialidades e os problemas do território, e permite focar as estratégias de desenvolvimento e intervenções nos vários aspectos identificados, considerados fundamentais para o corredor cultural.

OPORTUNIDADES

- Acesso;
- Identidade;
- Infraestrutura;
- Variedades de atrativos;
- Estacionamentos nas ruas;
- Integridade dos imóveis sem uso;

AMEAÇAS

- Imóveis sem uso;
- Descaracterização patrimonial;
- Atividades desarticuladas;
- Descaracterização das praças Caldas Brandão e Cel. Antônio Pessoa;
- Congestionamentos temporários;
- Estacionamentos nas calçadas;
- Priorização dos automóveis;

FORÇAS

- Patrimônio Histórico;
- Arborização;
- Escala Humana;

- Centralidade;
- Proximidade á transporte publico e residências;
- Diversidade de funções;
- Uso educacional e Cultural;
- Topografia Plana;

FRAQUEZAS

- Abandono e insegurança;
- Conflito de modais;
- Fluxo de automóveis;
- Obstruções das calçadas e vias;
- Iluminação;
- Pouco uso a noite;
- Equipamentos desarticulados;
- Pavimentação das calçadas;
- Ausência de fluidez nas calçadas;

Corredor Cultural Tambiá

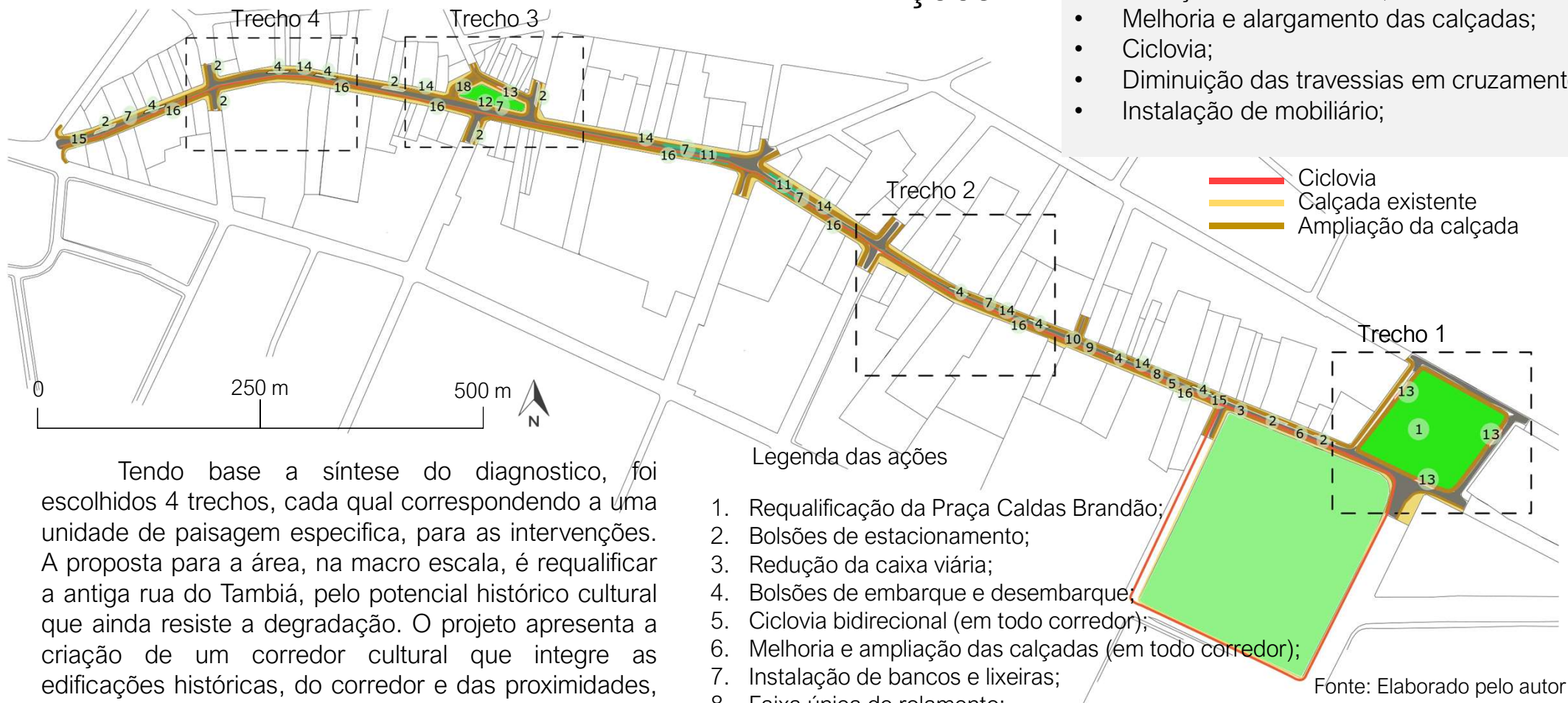


5.0

PROJETO

5.1 Ações

- Redução da caixa viária;
- Melhoria e alargamento das calçadas;
- Ciclovia;
- Diminuição das travessias em cruzamentos;
- Instalação de mobiliário;



Tendo base a síntese do diagnóstico, foi escolhidos 4 trechos, cada qual correspondendo a uma unidade de paisagem específica, para as intervenções. A proposta para a área, na macro escala, é requalificar a antiga rua do Tambiá, pelo potencial histórico cultural que ainda resiste a degradação. O projeto apresenta a criação de um corredor cultural que integre as edificações históricas, do corredor e das proximidades, promovendo a melhoria nas diversidades de usos, e do convívio social, fomentando que o corredor cultural Tambiá, seja um polo cultural na região. O projeto promove o redesenho da estrutura viária e das calçadas, dispondo uma nova alternativa de deslocamento, e o bom uso do espaço público, priorizando o pedestre e ciclistas. Propõe também o redesenho ou reorganização de alguns espaços públicos, como os da praça Caldas Brandão e da praça Cel. Antônio Pessoa.

5.2 Proposta

Para melhoria das condições do corredor cultural, principalmente para o favorecimento ao pedestres, e ser uma via que integre os equipamentos e bens históricos, foram propostas alterações na caixa viária. Como resultado das análises feitas, foram vistas vários problemas em relação as calçadas, e a priorização dada aos automóveis, resulta em uma paisagem desconfortável, que prejudica o caminhar das pessoas que ali frequentam.

Então com o objetivo de criar caminhos sem obstáculos e de qualidade, estratégias foram proposta para incentivar meios de transporte alternativo, reduzindo a dependência por veículos particulares para garantir o desenvolvimento do corredor. Visando essas melhorias, foi proposto diminuição da caixa viária, para alargamento das calçadas e inserção da ciclovia. Para analisar a viabilidade da redução, foi realizado um calculo de capacidade, segundo o estudo de Rosa (2010) para saber se essa possibilidade é viável para o fluxo de carros já existente. “A capacidade é o máximo de veículos que podem atravessar uma seção de uma via durante um período de tempo, sob condições prevaletentes de tráfego e da via” Rosa (2010)

V- Velocidade operacional da via = 40 km/h a proposta para o corredor

E- Espaço do veiculo = $H \times V$

H – Headway = 2,5 s – distancia entre um veiculo e outro em tempo

D- Densidade = $1000 / E$

F- Fluxo de veículos = $V \times D$

Para fazer o calculo da capacidade da via, foi feita a conversão da velocidade proposta de 40 km /h para m /s, pois é necessário devido ao Headway ser em segundos. Os 40 km/h convertidos resultam em 11,11 m/s

Em seguida, calculado o espaço do veiculo na via

$$E = H \times V$$

$$E = 2,5 \text{ s} \times 11,11 \text{ m/s}$$

$$E = 27,77 \text{ m/ veículos}$$

O próximo passo segundo Rosa (2010) é o calculo da densidade

$$D = 1000 / E$$

$$D = 1000 / 28$$

$$D = 38 \text{ veículos / km}$$

E por fim, o calculo do fluxo livre

$$F = V \times D$$

$$F = 40 \text{ km/h} \times 38 \text{ veículos km}$$

$$F = 1520 \text{ veículos / h}$$

Segundo o calculo com a proposta de 40 km/h em uma única faixa de veículos, essa via suporta uma capacidade máxima de 1520 veículos por hora. Foi feito a contagem da quantidade de veículos que passam em média no recorte, o qual teve o resultado de 1215 veículos por hora, com as características atuais, de duas faixas. Essa media foi resultado de 8 contagens por uma hora em diferentes dias e horários no período de 2 semanas, como podemos ver no quadro 2.

Quadro 3- Fluxo de veículos no recorte

	Dia/Hora	Quantidade de veículos
1ª	15/02/19 13;00 / 14;00	1418
2ª	18/02/19 15;30 / 16;30	1220
3ª	20/02/19 17;20 / 18;20	1425
4ª	20/02/19 19;30 / 20;30	852
5ª	21/02/19 10;00 / 11;00	1020
6ª	25/02/19 08;00 / 09;00	1355

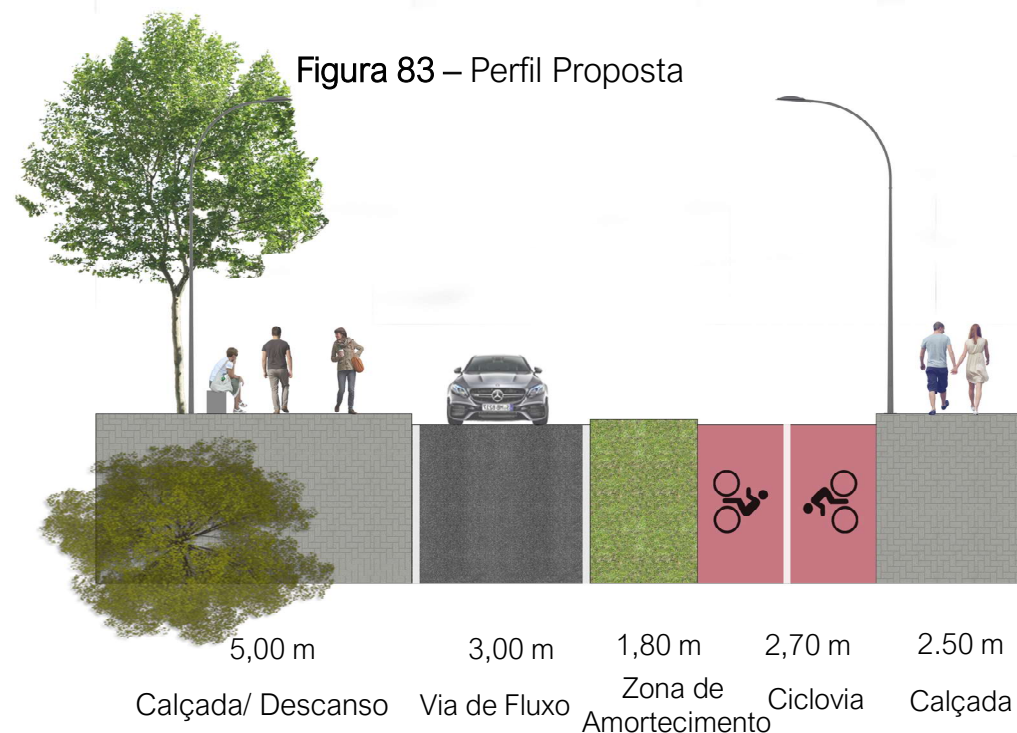
Fonte: Elaborado pelo autor

Baseando na capacidade do fluxo de carro na via, foi proposto, no primeiro momento a conversão dos estacionamentos nas laterais e uma via de fluxo para uma ciclovia bidirecional do lado esquerdo da rua, e o alargamento das calçadas que em media possuíam 1,5 metros, para 2,5 metros e nas calçadas que existem obstruções físicas de árvores, são criados espaços de descanso com a inserção de bancos, e naqueles pontos as calçadas são ampliadas para 5,00 m, garantindo o fluxo livre para os pedestres.

Figura 82 – Perfil Antes



Figura 83 – Perfil Proposta



TRECHO 1

Figura 84– Planta Trecho 1- Antes



O trecho 1 corresponde a praça Caldas Brandão, e como apresentada no diagnostico, ela é atualmente segregada, cortada por vias de carros, e dentro dessas ilhas são utilizadas como estacionamento. A proposta é requalificar e estruturar a praça, para que se torne um elemento de ligação física e social, qualificando alguns dos elementos pré-existente, e potencializando seu uso.

Preserva-se o traçado de pedestres, os quiosques e ambulantes existentes, potencializando essa características com espaços reservados para Food Truck, mesas e ambulantes. Retira-se as vias que cortavam a praça, e as ilhas com

Figura 85– Planta Trecho 1- Depois



estacionamentos, e mantem a característica mais aberta, destinada ao encontro, manifestações, feiras e pequenos eventos.

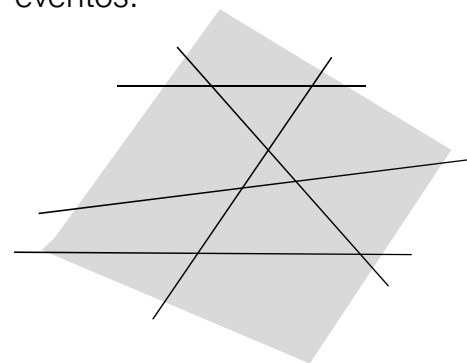
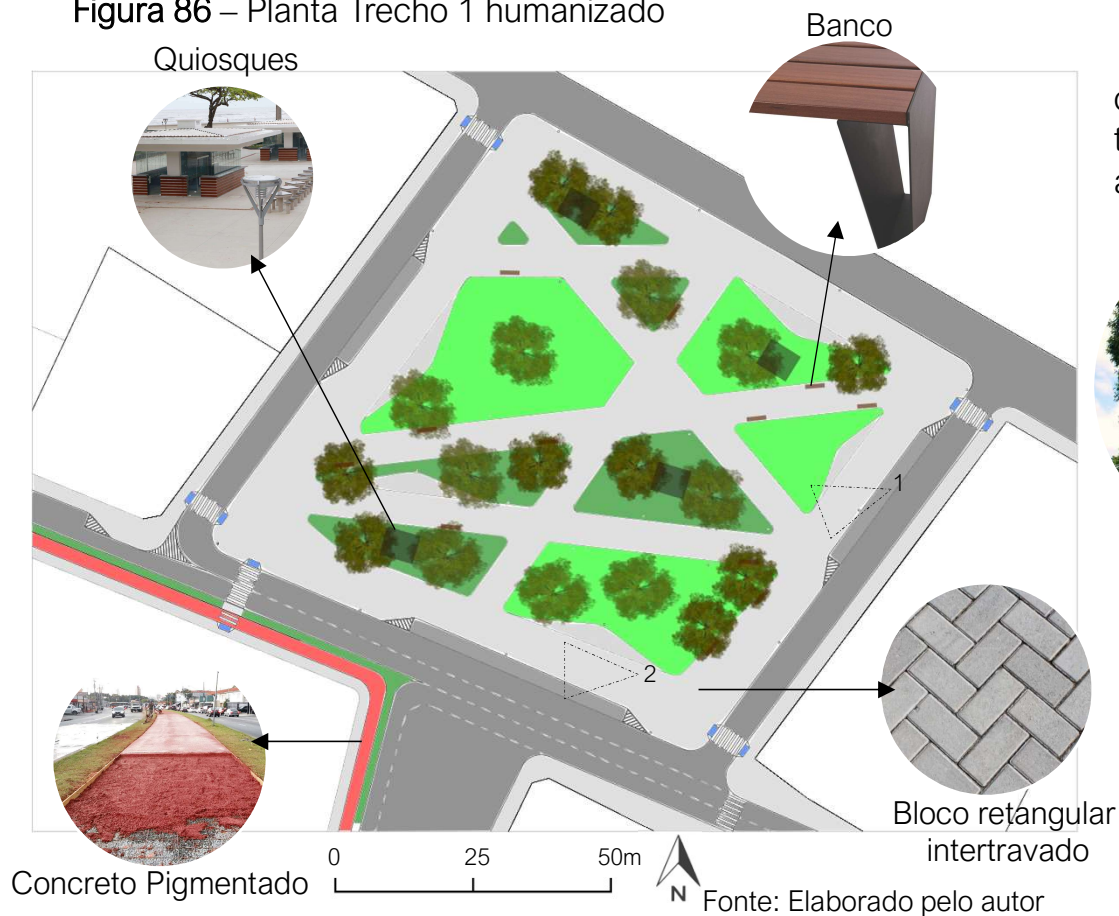


Diagrama do traçado e do movimento das pessoas na praça, o qual foi mantido na proposta de requalificação.

Figura 86 – Planta Trecho 1 humanizado



Os tipos de piso, para as praças e calçadas, é os blocos de concreto intertravado retangular, que se destaca pela capacidade de reaproveitamento, boa resistência, e presença de pigmentações permitem a possibilidade de explorar varias cores como acabamentos arquitetônicos. Para a ciclovia foi escolhido se fazer de concreto pigmentado, ela apresenta vantagens, substitui a pintura, tem a durabilidade da sua cor, reduz o tempo de obra e diminui a necessidade de manutenção.

As espécies de arvores sugeridas, são baseadas na cartilha de arborização urbana da cidade de João Pessoa. São três espécies de grande porte, especificas para grandes avenidas, praças e parques.



Pau Ferro

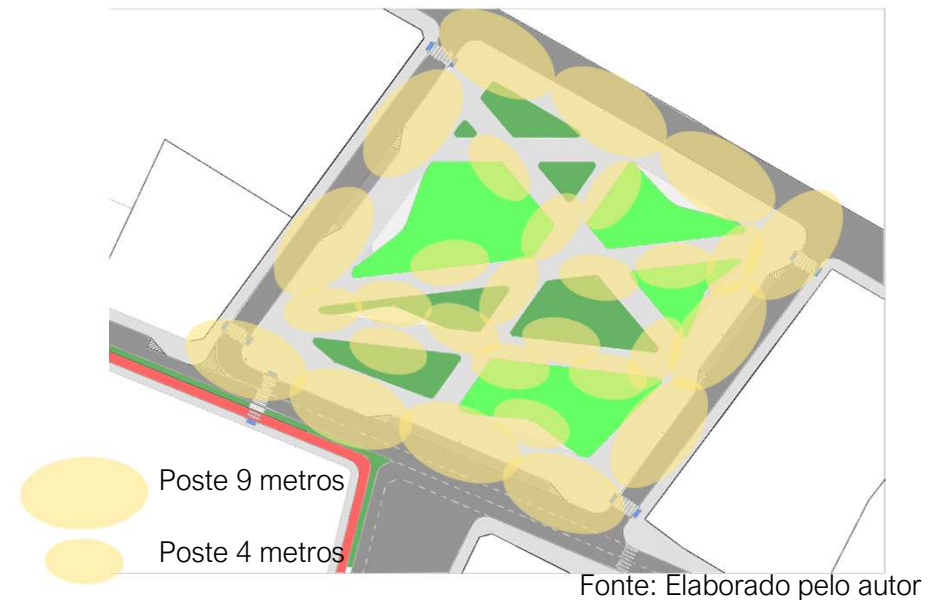


Sibipiruna



Ipê-amarelo

Figura 87 – Planta Trecho 1- iluminação



Os postes atuais, serão substituídos e reorganizados, para que possa atender de forma positiva, tornando a praça um local seguro e atrativo no período noturno e não resultem espaços com áreas escuras e inseguras.

Figura 88–Trecho 1 antes



Fonte: google maps street view

Figura 90– Trecho 1 cone visual 2



Fonte: google maps street view

Figura 89 – Trecho 1



Figura 91 –Trecho 1 cone visual 2



Antes da proposta, o posto de gasolina e os carros tomavam a praça Caldas Brandão, a ideia de retirar esses elementos, trouxe uma grande mudança na imagem da praça, como vemos na figura 88 e 89.

TRECHO 2

Figura 92– Planta Trecho 2- Antes



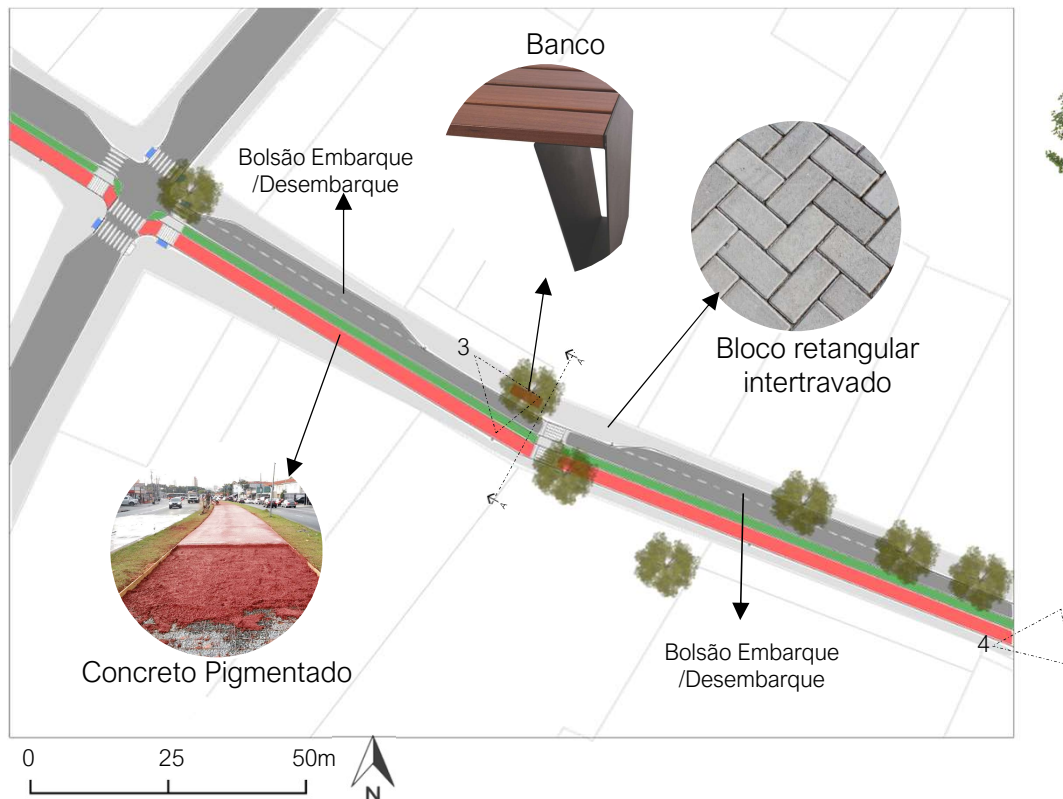
O trecho 2 corresponde a área que concentra varias escolas e faculdades, e como apresentado no diagnostico, ela tem problemas no embarque e desembarque dos alunos, e principalmente por coincidir com o horário de pico, o que prejudica bastante o transito na área. Carros são estacionados nas calçadas e nos dois lados da via, os cruzamentos são grandes e calçadas com problemas de pavimentação e dimensão, e em algumas partes são obstruídas por arvores, que só permite a passagem de uma pessoa por vez, nesses pontos obstruídos.

Figura 93 – Planta Trecho 2- Depois



A proposta é alargar as calçadas, eliminar os estacionamentos, criar bolsões de embarque e desembarque reduzindo as problemáticas de congestionamentos causados pelos carros que paravam para deixar os alunos nas frentes das escolas, são diminuídos as dimensões dos cruzamentos, e inseridas faixas de pedestre elevadas, e as calçadas que atualmente existem obstruções, elas vão possuir dimensão de 5,00 metros, e são criadas nesses pontos, áreas de permanência, com a inserção de mobiliários, como bancos, com o objetivo de criar maior vitalidade e estimular a interação, principalmente entre os alunos que ali estudam.

Figura 94– Planta Trecho 2 humanizado



A proposta é criar uma rua segura, que estimule estratégias de caminhar e pedalar pelo corredor, reduzindo a dependência pelos carros, criando calçadas mais eficientes e seguras. A iluminação de todo trecho é reorganizado, e baseado em Nacto (2016) que recomenda postes de 8 a 10 metros em áreas comerciais e históricas, e que seu espaçamento é entre 2,5 e 3 vezes a sua altura.

Figura 95– Corte AA- Esquemático

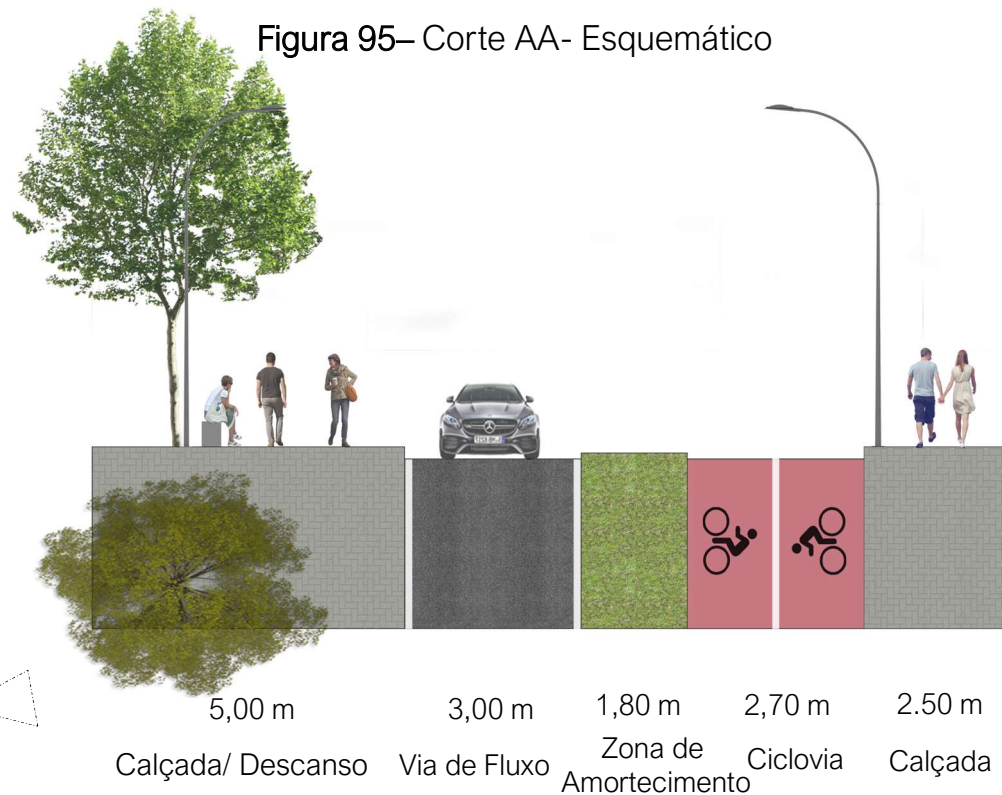


Figura 96– Planta Trecho 2- Iluminação



Figura 97- Trecho 2 antes



Fonte: Arquivo Pessoal

Figura 98 – Cruzamento Antes



Fonte: google maps street view

Figura 99- Trecho 2 cone visual 3



Figura 100- Cruzamento cone visual 4



TRECHO 3

Figura 101 – Planta Trecho 3- Antes



O trecho 3 corresponde a área da praça Cel. Antônio Pessoa, considerando as análises, que em resumo, apresentou que a praça é segregada pelo fluxo de carros em sua volta, como também os carros estacionados que prejudicam o acesso das pessoas, os cruzamentos são grandes, criando um ambiente intimidador, a estrutura da praça é precária, e a calçada externa a praça além de estreita tem problemas de acessibilidade e pavimentação. Ela se configura como um ambiente de potencial pelos equipamentos próximos que existem, como o parque Zoobotânico Arruda Câmara, e o trecho 3 é o principal acesso para as pessoas que vem do parque Sólon de Lucena e do shopping Tambiá em direção ao parque Zoobotânico.

Figura 102 – Planta Trecho 3- Depois



Existe vários edifícios comerciais e institucionais nas proximidades, e foi visto a presença de vários ambulantes nesse trecho. A proposta de todos os trechos, tem intervenções em comum, a do trecho 3 foca em resolver as deficiências da área da Praça. São eliminados os estacionamentos, instalados mobiliários (bancos, lixeiras, totens de identificação) alargamento externo da praça, estreitamento dos cruzamentos, em um trecho como podemos ver na figura X é eliminado o fluxo de carros, promovendo todo um trecho para os pedestres e ambulantes.

Figura 103– Corte BB- Antes

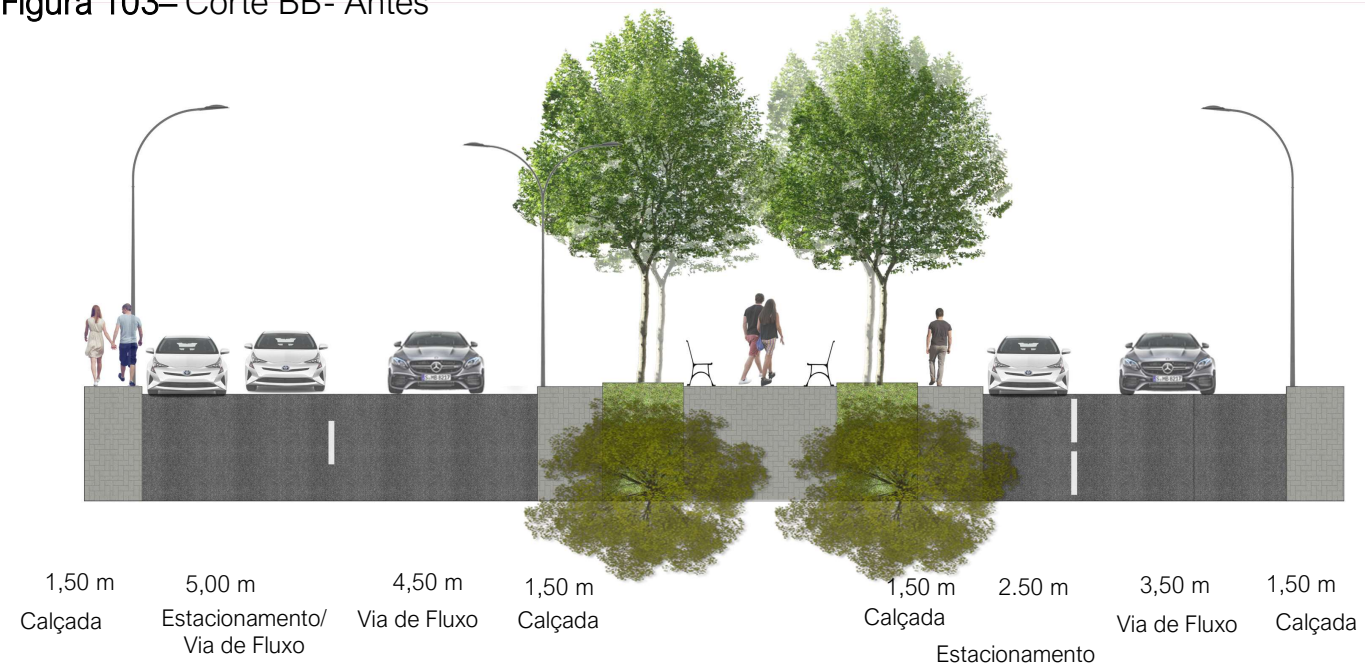


Figura 104– Corte BB- Depois

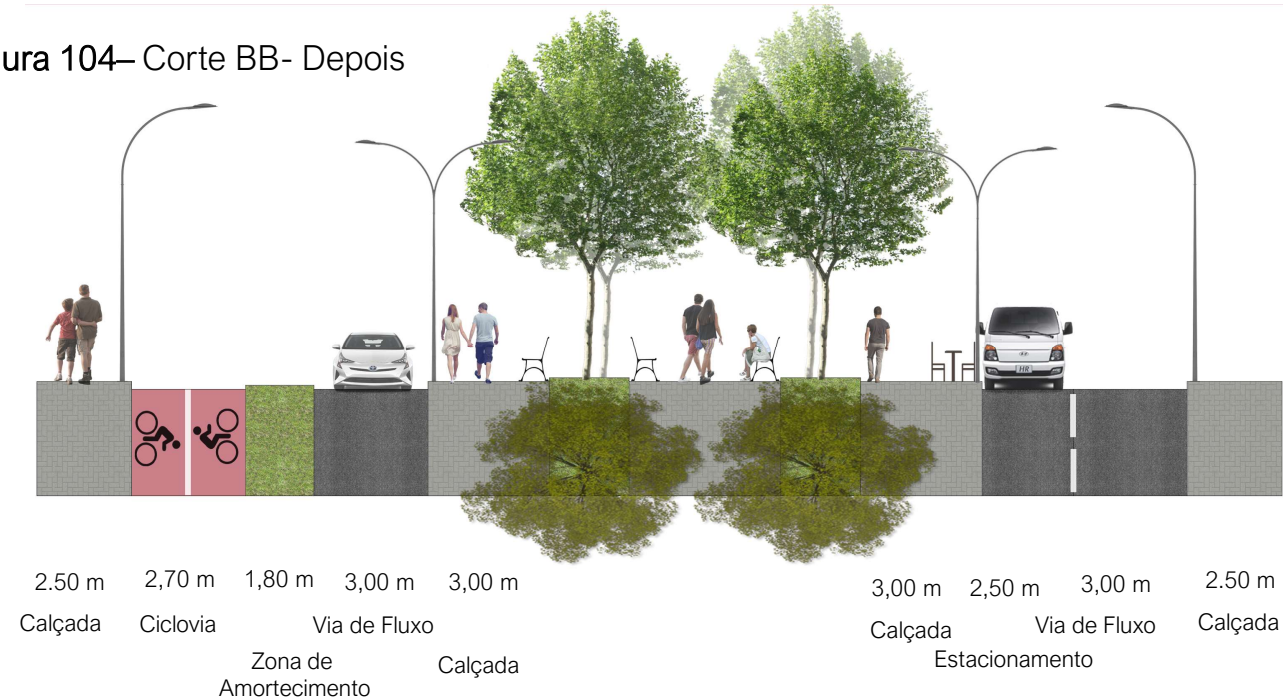


Figura 105– Planta Trecho 3 humanizado

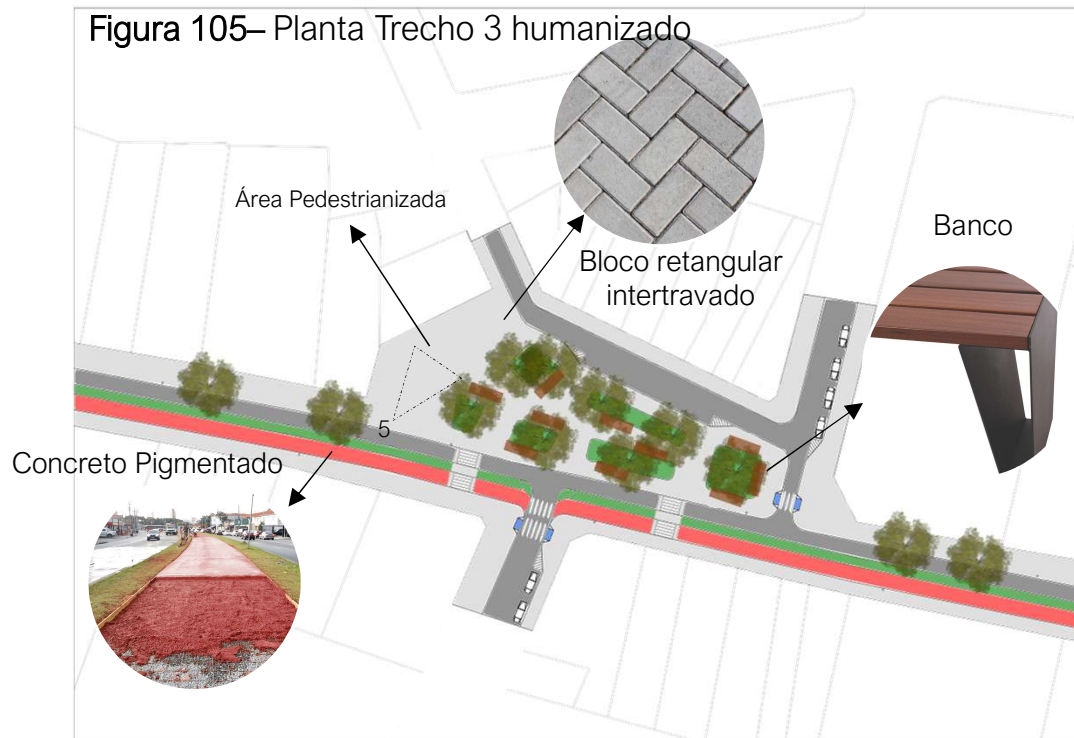


Figura 105- Planta Trecho 3- Iluminação



Figura 107 – Trecho 3 cone visual 5



Figura 106– Trecho 3 - Antes



TRECHO 4

Figura 108– Planta Trecho 3- Antes

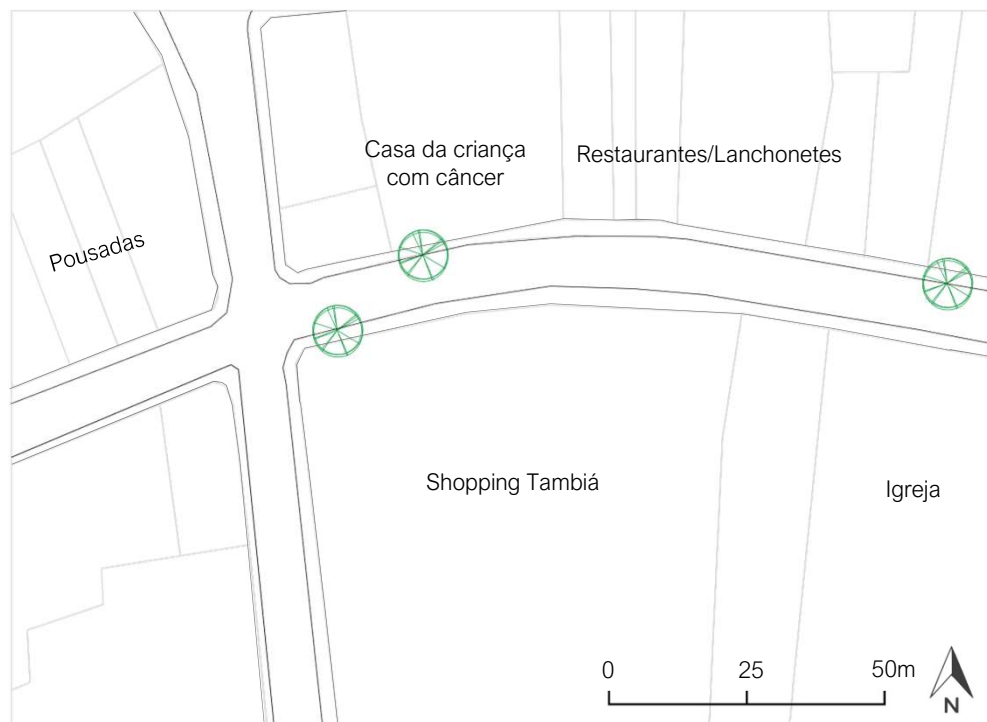
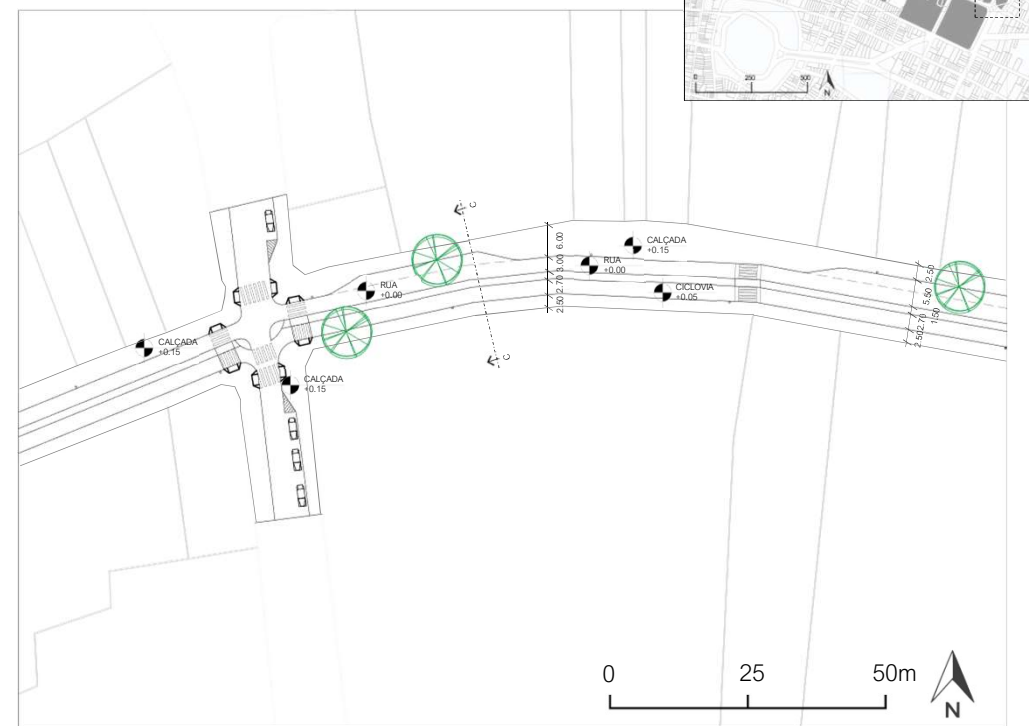


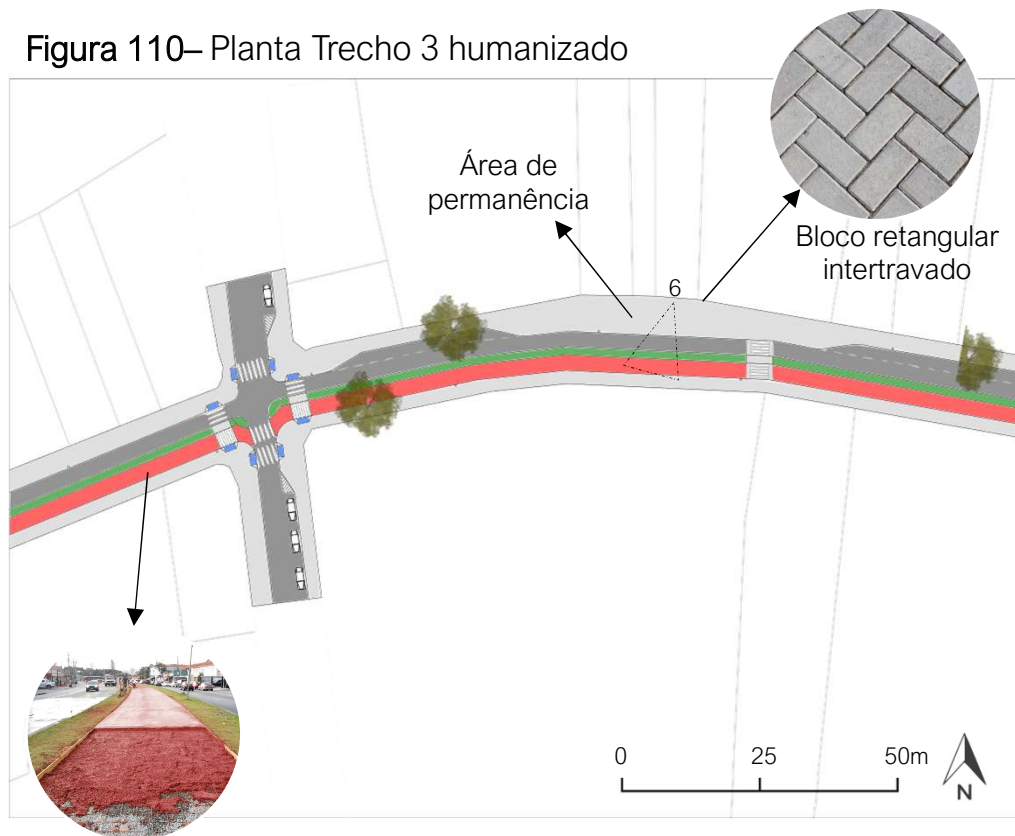
Figura 109 – Planta Trecho 3- Depois



O trecho 4 corresponde a área do Shopping Tambiá, o principal polo atrativo do projeto. O trecho apresenta vários problemas comum de todo o recorte, o pedestre tem dificuldades de circulação, do lado do shopping os carros que param para embarque e desembarque, prejudicam o fluxo de veículos e por vezes também o fluxo de pedestre, pelos carros que param nas calçadas. Do lado oposto ao Shopping, os pedestres disputam espaços com as motos estacionadas como podemos ver na figura XX, vários trechos as calçadas estão quebradas, e são mal dimensionadas. Esse trecho se caracteriza pela quantidade de restaurantes e lanchonetes, e alguns hosteis e pousadas.

A proposta é aproveitar a dinâmica que caracteriza essa área, então é criado um bolsão de permanência oferecendo um misto de mesas e bancos temporários e permanentes para um fomentando os usos dos restaurantes e lanchonetes. É retirado os estacionamentos irregulares, e criado um bolsão de embarque e desembarque, e como todo o recorte, as calçadas são ampliadas para 2,5 metros.

Figura 110– Planta Trecho 3 humanizado



Concreto Pigmentado

É uma característica do recorte, os gabaritos baixos das edificações, e de vários pontos de fachadas ativas, e esse trecho particularmente, concentra varias fachadas ativas, muito importante para uma experiencia intensa entre o espaço publico e privado, tornando a rua mais atrativa e estimulando o caminhar e pedalar como forma de deslocamento.

Figura 111– Corte CC

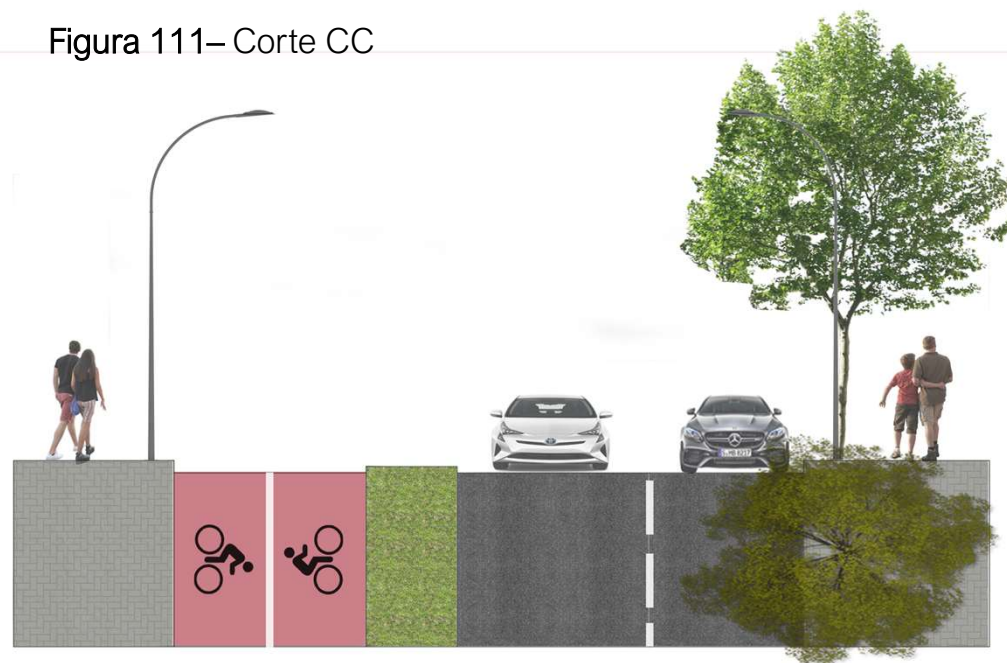


Figura 112 – Trecho 4 - Antes



Figura 113– Trecho 4 – Cone visual 6



Como vemos na figura 112, as calçadas em frente ao shopping é bastante danificada e existem muitas motos estacionadas, dificultando o fluxo natural dos pedestres. Com a proposta de criar uma grande área de permanência e comercio nesse trecho, a ideia de tornar essa área mais viva, segura um estímulo a interação das pessoas, sem interferir na faixa livre para o fluxo de pedestres.

5.2 Mobiliário

Banco de madeira sem encosto

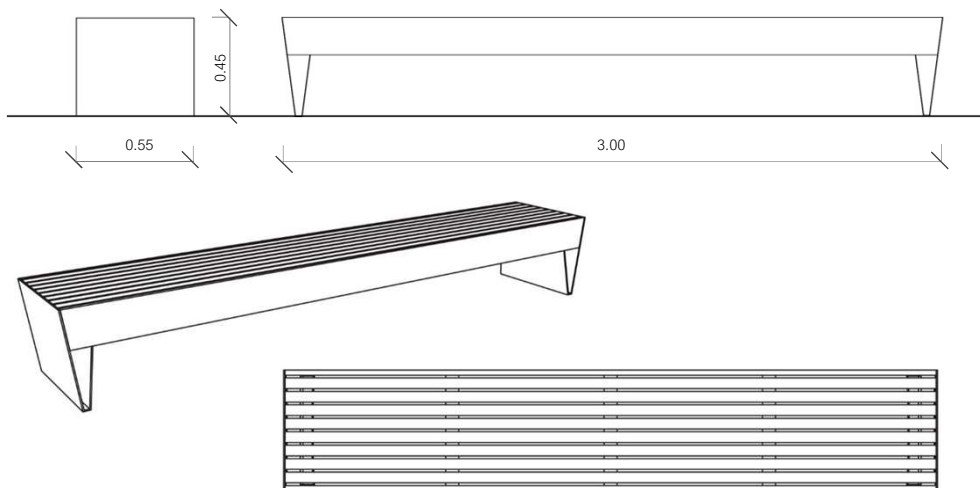
Estrutura com o assento em madeira e base metálica galvanizada, conectadas por parafusos, estrutura metálica pintadas com tinta em pó, com boa resistência a riscos, com a fixação ao solo por meio de uma base rosqueada.

A madeira atrelada a estrutura de aço formam uma estrutura atraente e estável. Banco da tramontina

Figura 114– Corte CC



Fonte: <http://www.zondesign.com.br/files/view.php/crop/255x235/pasta/5/5ade32495f414.png>



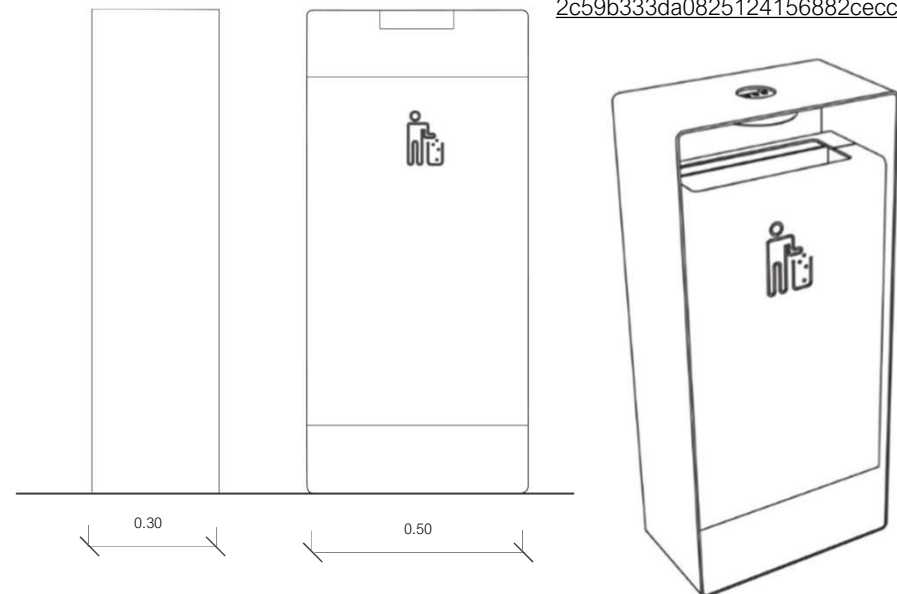
Lixeira em aço, Vol- 55 litros

Corpo formado por bases suaves, a lixeira é uma estrutura em chapas de aço, com pintura eletrostática, e a cobertura inclui um recipiente também galvanizado para cinzeiro, e a fixação é uma base rosqueada no piso. Uma lixeira elegante e resistente da linha Radium.

Figura 115– Corte CC



Fonte: https://www.mmcite.com/uploads/potogallery_product/id_19/radium_08_af42c59b333da0825124156882cecc6e.jpg



Totem de informação Turístico-Cultural

Estrutura em aço, fixada por meio de parafuso ao solo, composta por uma placa informativa localizadas nos pontos relevantes do recorte, onde vai ser indicado cada edifício histórico e todo o circuito do corredor cultural e áreas de interesses próximas ao corredor

Figura 116 – Totem informativo



Fonte: https://www.larusdesign.com/images/00_pastas_info_websites/mobiliario_urbano/sinaletica/totem/imagens_loop/totemv_dv_sn_r1.jpg

Paraciclos

Estrutura em aço, o paraciclo são unidades de perfis retangulares e serão inseridos em pontos estratégicos, e a instalação é um conjunto de paraciclos individuais, com o objetivo de melhoria na mobilidade e incentivar as pessoas a usarem outros meios de deslocamento.

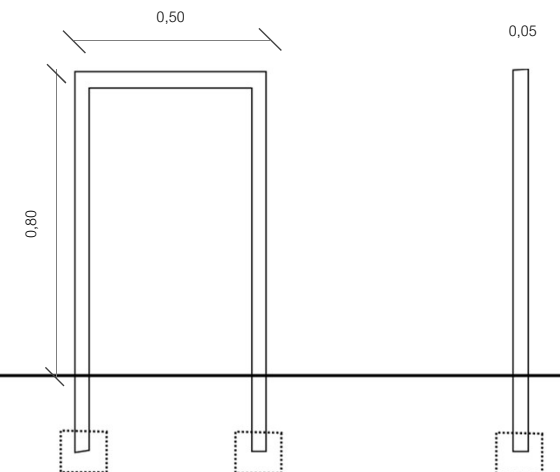
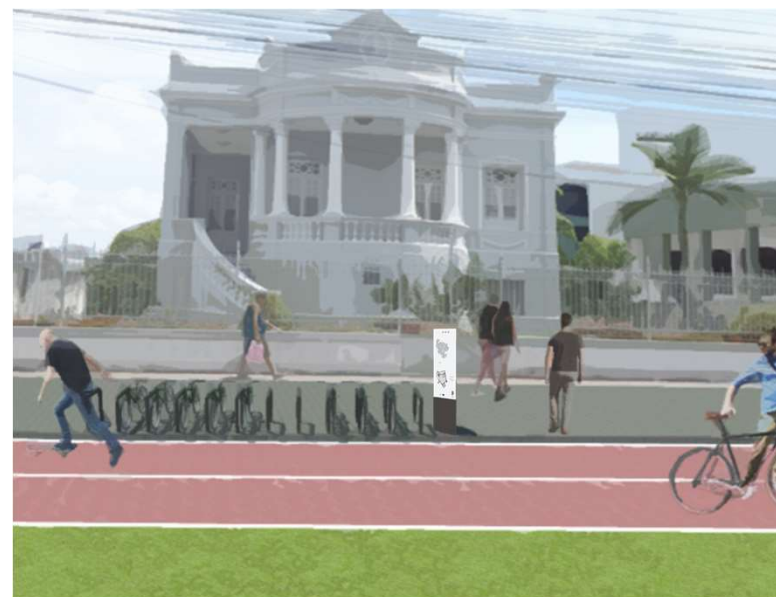


Figura 117 –



Fonte: Elaborado pelo autor

Referências:

Fonte: <https://www.archdaily.com.br/br/800719/primeiro-lugar-no-concurso-publico-nacional-de-ideias-para-elementos-de-mobiliario-urbano-de-sao-paulo-estudio-modulo>

Corredor Cultural Tambiá



Fonte: Arquivo pessoal

6.0

CONSIDERAÇÕES
FINAIS

6.1 Considerações finais

Com esse trabalho, pode-se evidenciar os problemas urbanos da antiga rua do Tambiá, um trecho relevante para história da cidade. A maioria das edificações antigas ainda resistem a ação do tempo, possuem uma fachada íntegra e bem conservada, porém, o descaso com o espaço público chama a atenção, calçadas danificadas, muitas vezes sem nenhum tipo de pavimentação, mal dimensionadas e vários pontos com obstruções, praças abandonadas e carros tomando conta de todos os espaços públicos existentes, são apenas alguns dos problemas encontrados.

Esses problemas descaracterizam os potenciais históricos e culturais, existentes não somente no recorte estudado, mas também o seu entorno, edifícios históricos e culturais com atividades relevantes mas que funcionam de forma desarticuladas. As ruas e espaços públicos são áridos, sem nenhum estímulo para utilização ou para que as pessoas façam trajetos a pé ou outro tipo de deslocamento que não dependa de carros particulares. Como foi discutido no referencial teórico, as ruas e espaços públicos são determinantes para o desenvolvimento urbano, e necessitam de espaços de qualidade para que as pessoas usufruam aquela área.

Conclui dessa forma, que o trabalho trás um questionamento das atuais condições dos espaços nos centros das cidades, e como esses espaços são utilizados e intervistos. O Corredor Cultural Tambiá se encaixa nesse contexto, e busca garantir a rua e os espaços públicos com qualidade, uma alternativa também para manter a conservação do patrimônio histórico cultural, e uma área mais atrativa e viva.

6.2 Referências

- CALDERARI, Elaine. **Revitalização Urbana em Ribeirão Preto - SP**. Monografia (Graduação Arquitetura)- UFO, Uberlândia, 2006.
- CALLIARI, Mauro. **Espaço publico e urbanidade em São Paulo**. BEI, São Paulo, 2013
- DONEGAN, Lucy. **Qual é a sua praia? Arquitetura e sociedade em praias de Natal-RN**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2016.
- FELTRIN, Rodrigo. **Gestão de centros históricos através de corredores culturais**. 4º Colóquio Ibero-americano Paisagem Cultural, Patrimônio e projeto. Belo Horizonte, 2016.
- GATTI, S. F. . **Espaços Públicos: Diagnóstico e Metodologia de Projeto**. 1. ed. São Paulo: ABCP - Associação Brasileira de Cimentos Portland, 2013.
- GEHL, J. **Cidades para pessoas**. Ed. Perspectiva, São Paulo , 2013.
- GIMENEZ, Mariana. **Os espaços públicos como palco da vida urbana na cidade de São Paulo**. Monografia (Graduação Arquitetura)- FAU-MACKENZIE, São Paulo, 2017.
- GOMES, Marco Aurélio; CORRÊA, Elyane L. **Preservação e urbanismo: Encontros, desencontros e muitos desafios**. Salvador, EDUFBA, 2011.
- LERNER, Jaime. **Acupuntura Urbana**. Rio de Janeiro, Editora Record, 2011
- OLIVEIRA, T., Buss, D., PROINELLI, J.BENEDET. M. **Análise das condições de mobilidade urbana em cidades de médio porte- estudo do caso de Tubarão, SC**. Anais 19ª congresso brasileiro de transporte e transito , Brasília ,2013.
- NACTO. **Guia global de desenho de ruas**. São Paulo, Senac. 2016
- NASCIMENTO, Mayke. **Memoria, cultura popular e enraizamento. Uma análise dos costumes e praticas culturais dos bairros Roger e Tambiá em João Pessoa-PB**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – UFPB, João Pessoa, 2010.

ROSA, Rodrigo. **Cálculo da capacidade**. Aula de tráfego (Departamento de Engenharia de Produção. Engenharia de tráfego). 2013.

SERPA, Ângelo. **Espaços culturais: Vivências, imaginações e representação**. Salvador, EDUFBA, 2008.

SILVA, Eudes Raony. **Centro antigo de João Pessoa: Forma, uso e patrimônio edificado**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2016.

SILVA, Rivamar. **Tambiá: Medo, Cultura e Memória**. I Congresso Brasileiro de Extensão Universitária, João Pessoa, 2003

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. **Intervenções em centros urbanos: Objetivos, estratégias e resultados**. São Paulo, Manole, 2015

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano**. São Paulo, Studio Nobel, 2001.

<http://monumentos.spturis.com.br/praca-do-patriarca/> Acesso em: 19/02/2019

<http://www.vivaocentro.org.br/quem-somos/conquistas/pr%C3%A7a-do-patriarcaprojeto-do-corredor-cultural.aspx> Acesso em: 19/02/2019

<http://www.vivaocentro.org.br/quem-somos/conquistas/pr%C3%A7a-do-patriarcaprojeto-do-corredor-cultural.aspx> Acesso em: 19/02/2019

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/editorias/metro/av-monsenhor-tabosa-vira-corredor-turistico-de-fortaleza-1.1762372> Acesso em: 22/02/2019

<http://www.fortalezaemfotos.com.br/2014/03/a-nova-avenida-monsenhor-tabosa.html> Acesso em: 22/02/2019

<http://www.fortalezanobre.com.br/2012/06/avenida-monsenhor-tabosa-antiga-rua-do.html> Acesso em: 01/05/2019

